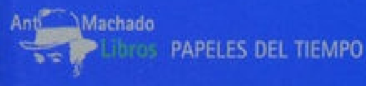
"Y vosotros, capitanes, oficiales y comerciantes, que con vuestra severidad brutal con las tripulaciones, las invitáis a convertirse, mediante la deserción, en piratas, tratándolos como esclavos y alimentándolos mal. Tened más cuidado con vuestra conducta, que os hace responsables de nuestra muerte."

Últimas palabras de un pirata antes de ser ajusticiado

PIRATAS

FILIBUSTERISMO Y PIRATERÍA EN EL CARIBE Y EN LOS MARES DEL SUR (1522-1725)

Jean-Pierre Moreau





PAPELES DEL TIEMPO



www.machadolibros.com

PIRATAS

Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)

Jean-Pierre Moreau

Traducción de
Cristina Ridruejo



PAPELES DEL TIEMPO
Número 26

C/ Labradores, 5
Parque Empresarial Prado del Espino
28660 Boadilla del Monte (MADRID)
Antonio Machado Libros, 2012
machadolibros@machadolibros.com
www.machadolibros.com

ISBN: 978-84-9114-077-1



Índice

A Michèle, mi compañera.

A Bernard Petitjean Roget, un amigo
en recuerdo de su cálida hospitalidad martiniquesa.

«El mar no pertenece a ningún príncipe
más allá de donde alcanza una bala de cañón.»

Charles Fleury, *Remonstrances…*

Advertencia

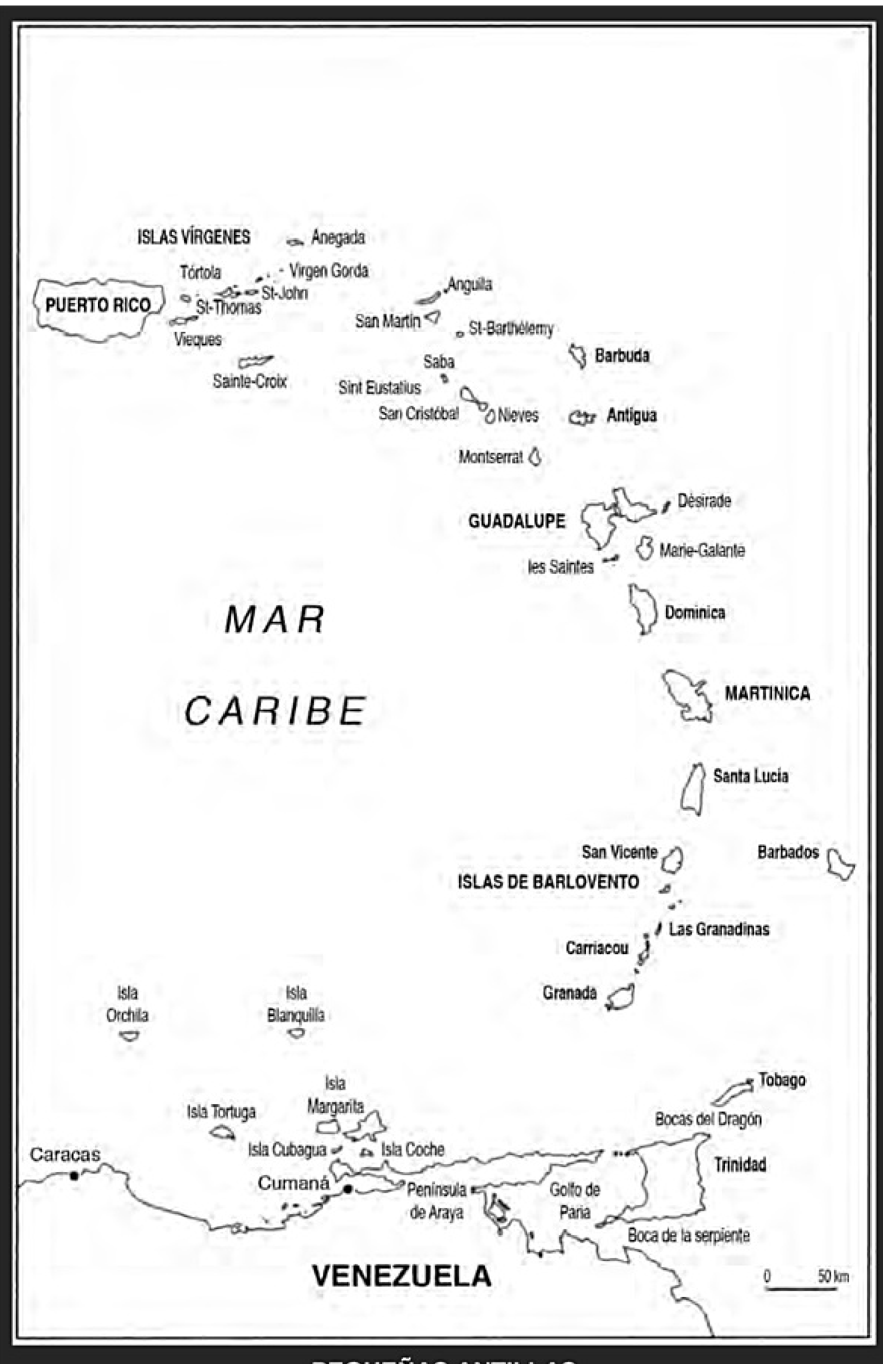
Notas

Se ha decidido presentar a pie de página las notas explicativas que aportan un complemento de información. Las notas que hacen referencia a las fuentes empleadas aparecen al final del volumen. Los asteriscos señalan los términos cuya definición aparece en el glosario, al final de la introducción.

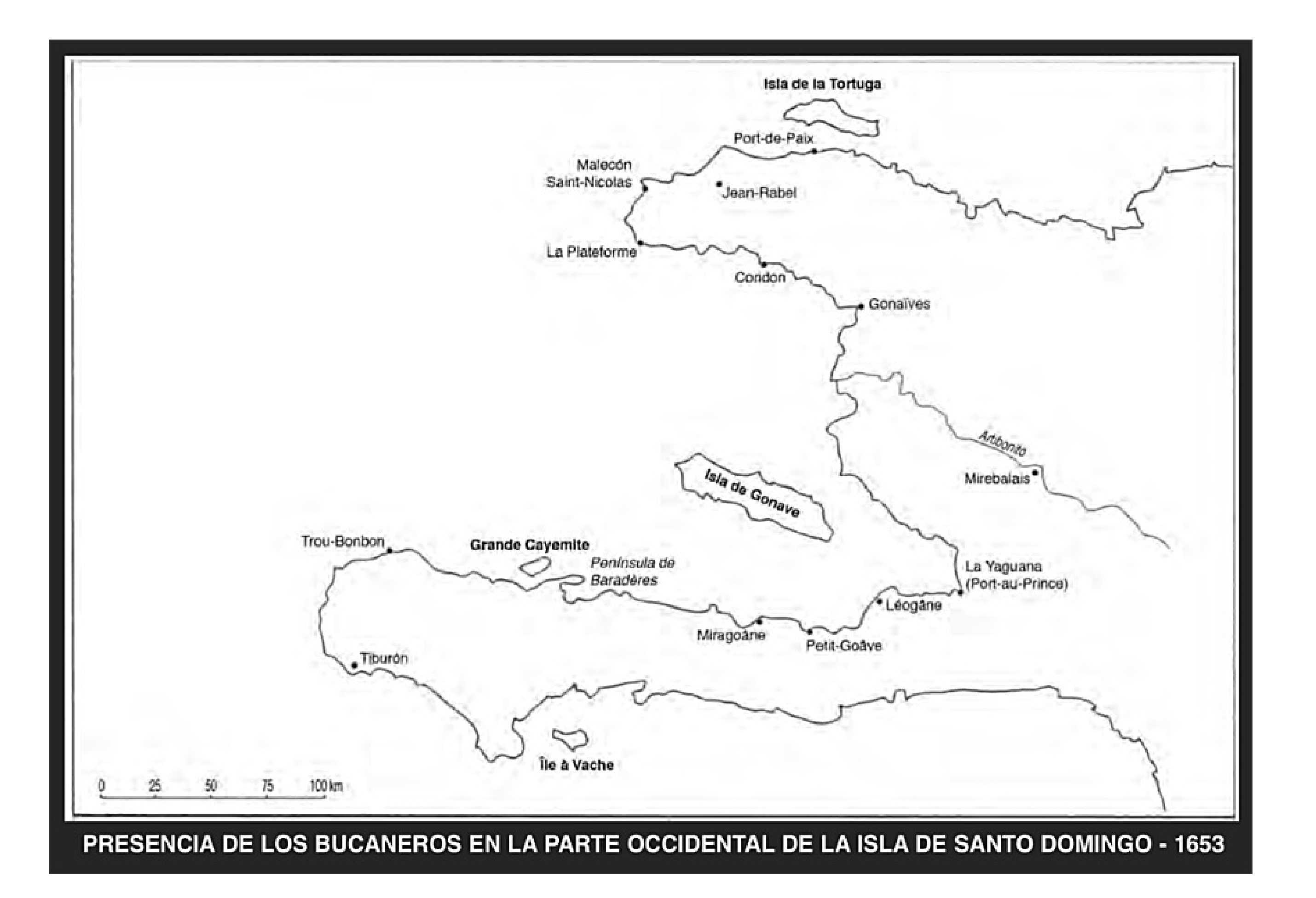
Citas

En los documentos antiguos citados, se ha modernizado la ortografía y la puntuación. Los textos en lenguas extranjeras se han traducido.

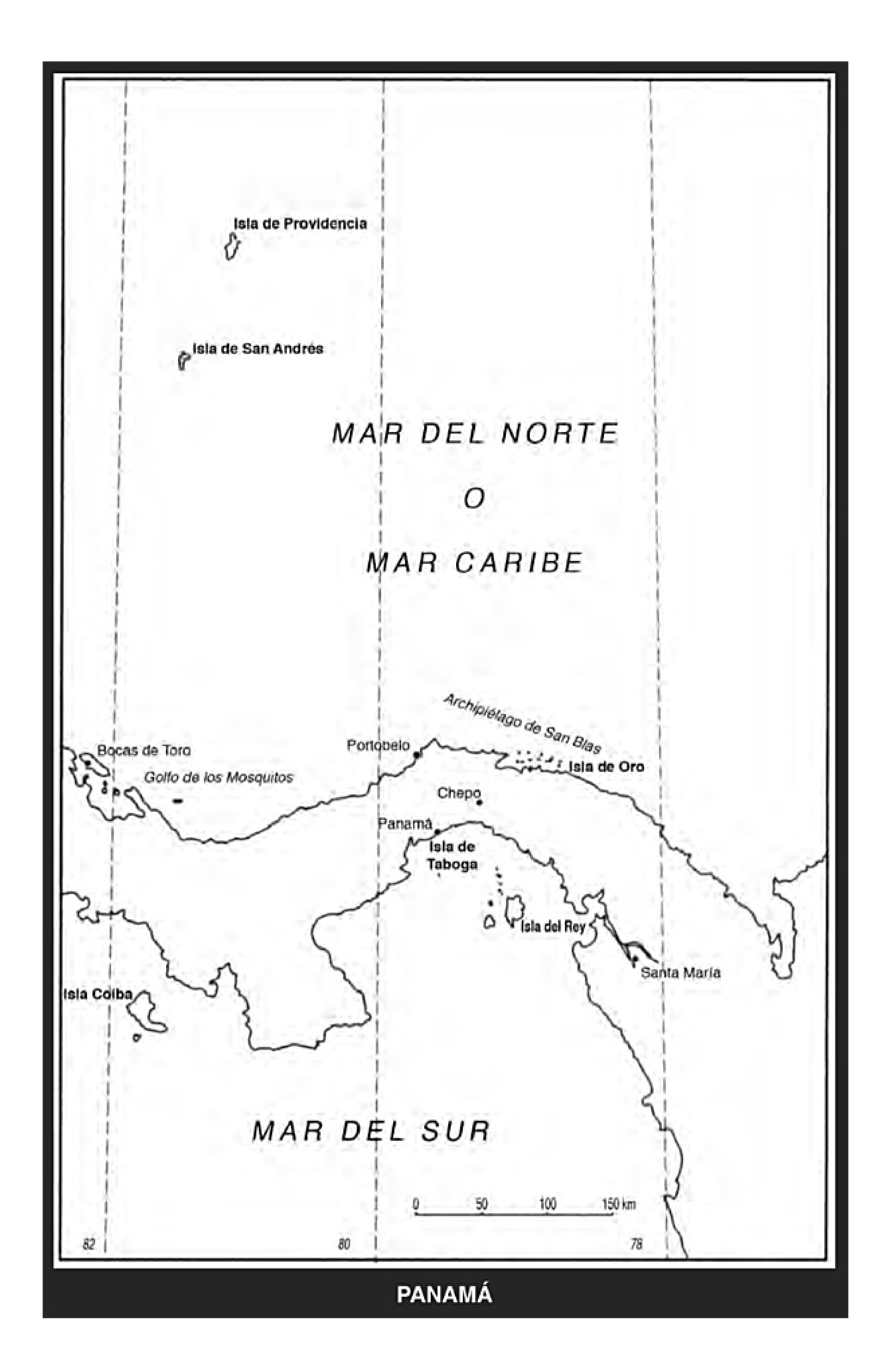
La sala de los mapas



PEQUEÑAS ANTILLAS

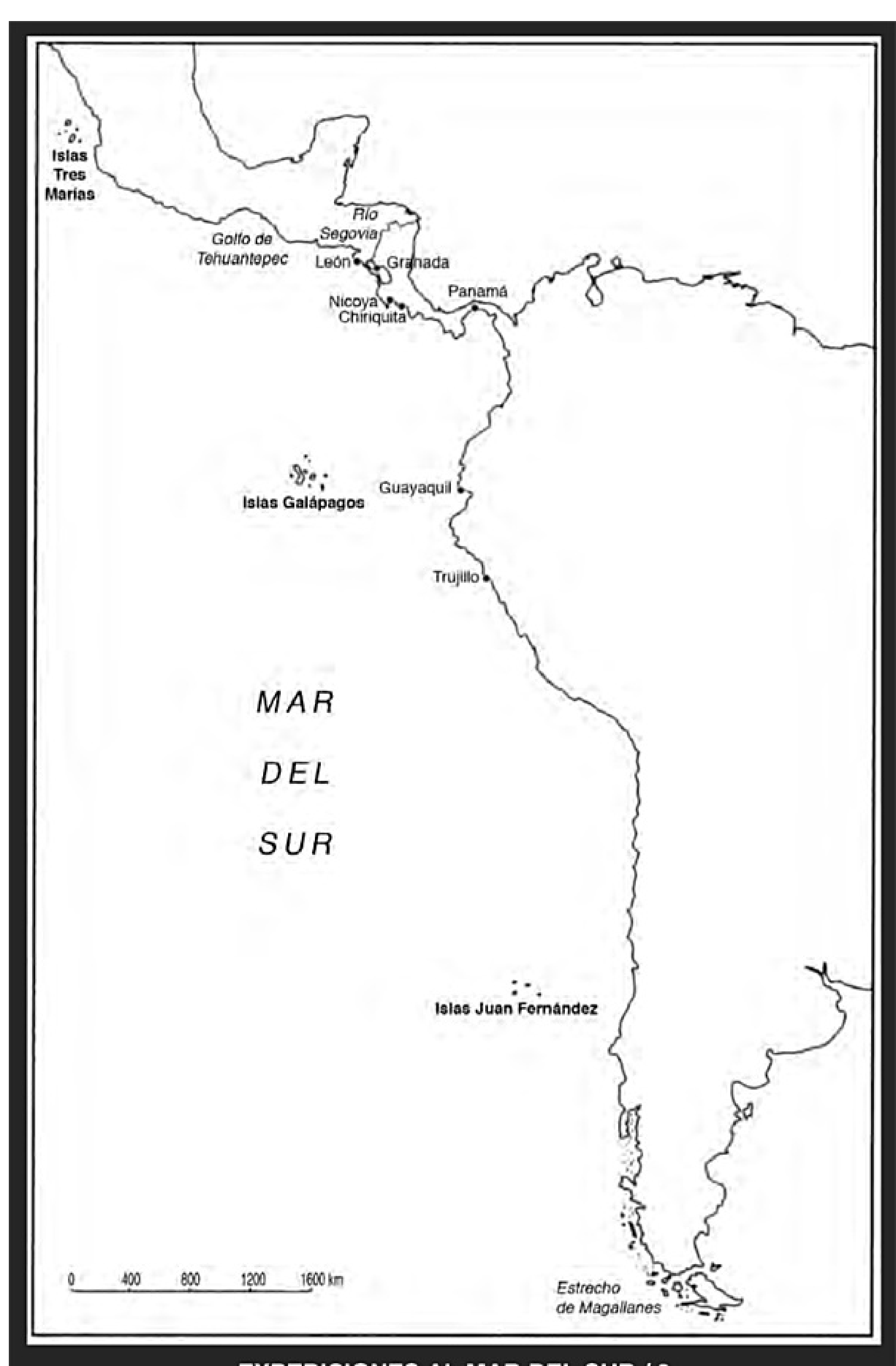


PRESENCIA DE LOS BUCANEROS EN LA PARTE OCCIDENTAL DE LA ISLA DE SANTO DOMINGO - 1653


Isla de Providencia
Isla de San Andrés
MAR DEL NORTE
O
MAR CARIBE
Archipiélago de San Blas
Bocas de Toro
Portobelo
Isla de Oro
Golfo de los Mosquitos
Chepo
Panamá
Isla de Taboga
Isla del Rey
Santa María
Isla Coiba
MAR DEL SUR
0
50
100
150 km
82
80
78
PANAMÁ



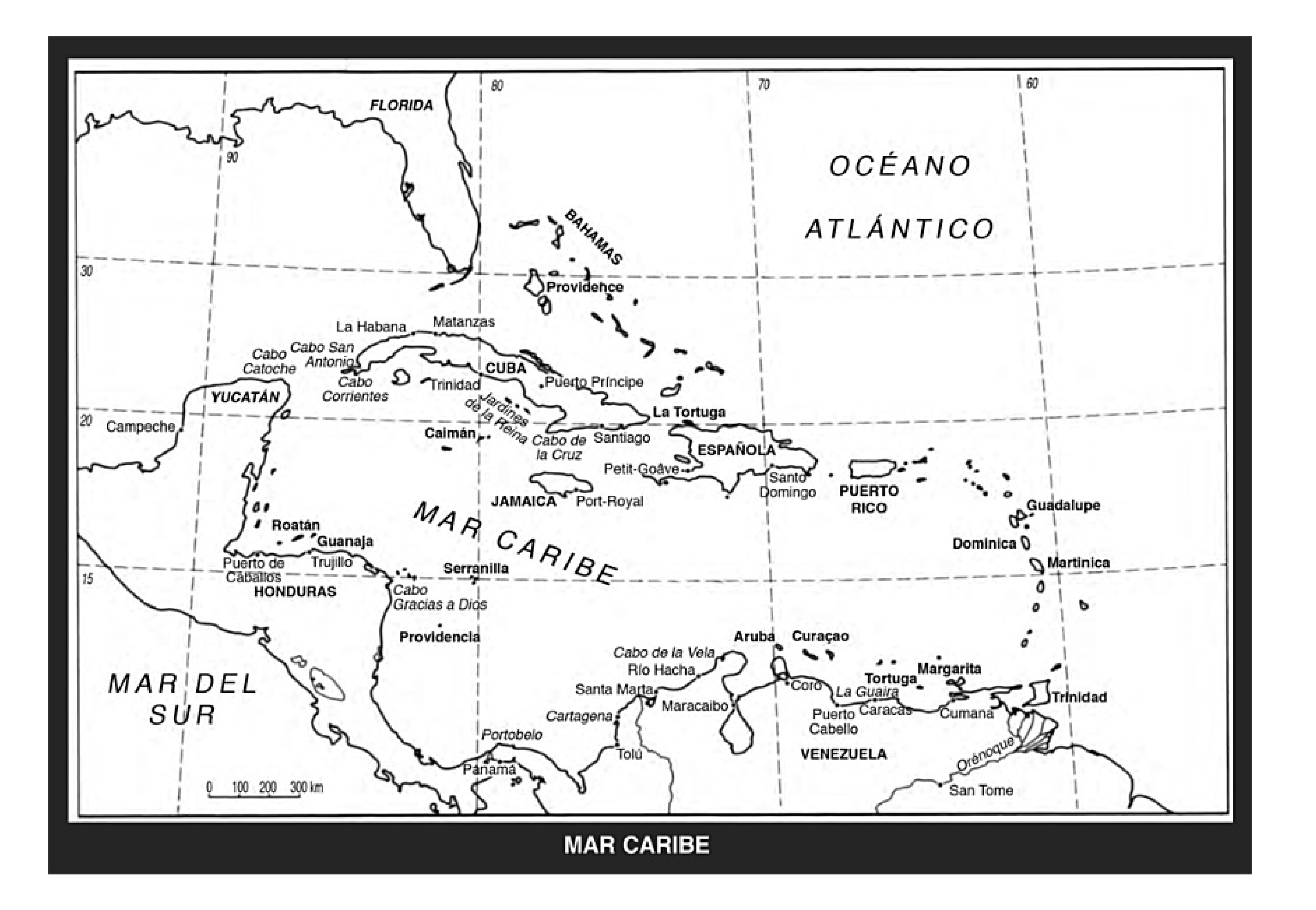
EXPEDICIONES AL MAR DEL SUR / 1



EXPEDICIONES AL MAR DEL SUR / 2



LOS PIRATAS EN EL OCÉANO ÍNDICO


OCÉANO
ATLÁNTICO
FLORIDA
BAHAMAS
Providence
La Habana
Matanzas
Cabo Catoche
Cabo San Antonio
CUBA
Puerto Príncipe
Cabo Corrientes
Trinidad
YUCATÁN
Jardines de la Reina
La Tortuga
Campeche
Caimán
Cabo de la Cruz
Santiago
ESPAÑOLA
Petit-Goâve
Santo Domingo
PUERTO RICO
JAMAICA
Port-Royal
Guadalupe
MAR CARIBE
Roatán
Guanaja
Dominica
Martinica
Puerto de Caballos
Trujillo
Serranilla
HONDURAS
Cabo Gracias a Dios
Providencia
Aruba
Curaçao
Cabo de la Vela
Río Hacha
Santa Marta
Maracaibo
Coro
La Guaira
Tortuga
Margarita
Trinidad
Cartagena
Puerto Cabello
Caracas
Cumaná
MAR DEL SUR
Portobelo
Tolú
VENEZUELA
Orénoque
Panamá
San Tome
0 100 200 300 km
90
80
70
60
30
20
15

MAR CARIBE

Prefacio

Este libro de Jean-Pierre Moreau aporta una contribución esencial a la historia del asentamiento de los franceses –y, más ampliamente, de los europeos– en el mundo del Caribe. En efecto, por una parte muestra que los inicios de las empresas francesas se remontan a los primeros años del siglo XVI, confirmando así lo que el autor había esbozado en una obra anterior, y por otra parte enriquece nuestra visión de las economías y sociedades insulares. Mientras que, durante demasiado tiempo, la única referencia era d'Épinal, que retrataba a los filibusteros como aventureros ávidos de riquezas adquiridas en los mares tropicales al precio de una violencia desenfrenada, construyendo fortunas tan rápidamente como las derrochaban licenciosamente en las tabernas de las islas, estas páginas constituyen una síntesis brillante apoyada en una investigación erudita, cuidadosa en la retención de todos los elementos de una historia en la que se entremezclan las iniciativas individuales, la construcción de sociedades y de mentalidades originales, y las rivalidades imperiales. Los archivos de las Indias en Sevilla, los de los fondos de las colonias en París y los de fondos más secretos –como esa relación de un viajero filibustero descubierta gracias a la sagacidad de ese eminente investigador que es Jean-Pierre Moreau–, conforman la rica materia de esta obra.

Primero, una exposición sustancial presenta los hechos: el corso del Ponant y el caribeño ven la luz de resultas de las guerras que oponen a Francia y a España desde la primera

mitad del s. xvi, antes del auge de las empresas inglesas y holandesas a partir de finales del s. xvi hasta los años 1660. El filibusterismo francés representó después el papel principal en las iniciativas individuales, seguidas de un apoyo a las guerras marítimas, en paralelo a los éxitos de la colonización.

En su estudio de los filibusteros, Jean-Pierre Moreau nos brinda unas páginas de gran utilidad sobre la movilidad social que caracteriza el inestable mundo insular. Los filibusteros, que dentro del reino provenían del Ponant –su análisis coincide perfectamente con los datos suministrados por los trabajos de Gabriel Debien–, tras pasar por lo común por una etapa de enrolamiento, se asocian a extranjeros, a mestizos e incluso a algunos negros. Encontramos a esos hombres en las plazas fuertes del filibusterismo caribeño, como Port Royal en Jamaica –sin duda el más conocido–, pero también Basse-Terre en San Cristóbal, más adelante Saint-Pierre en la Martinica y por supuesto la isla de la Tortuga, al norte de Santo Domingo. Capturados en 1685, en el momento de la última gran llamarada filibustera, cuando la armada de Barlovento ejercía una vigilancia aún eficaz, los ciento dieciséis hombres de una tripulación filibustera nos muestran a través de sus declaraciones, diligentemente halladas por Moreau en el Archivo de Indias, un cuadro de lo más colorista: los antiguos oficios de algunos, la provincia del reino de la que procedían, la duración de su estancia en el Caribe y su edad, y por último el componente de extranjeros, amerindios, mulatos libres e incluso españoles.

Otra aportación nada desdeñable del libro es la de mostrar los estrechos vínculos entre el filibusterismo y la colonización. Es cierto que muchos filibusteros practicaron el corso por encima de los proyectos de colonización, pero fueron muchos los que, en San Cristóbal o en Santo Domingo, se convirtieron en colonos que permitieron a esas

islas entrar en la era del tabaco y el azúcar. Los de San Cristóbal, entre los que destaca en primera fila la emblemática figura de d’Esnambuc, jugaron un gran papel en la colonización inicial de la isla de la Martinica. Y una realidad económica que a menudo se pasa por alto: el corso filibustero requería capitales para su financiación, y se vinculó a las redes comerciales del Ponant en Francia, así como a las de los puertos insulares. Así, el origen de las fortunas de los comerciantes más ricos de Saint-Pierre en la Martinica se hallaba en la mezcla de corso y comercio intérlope. De hecho, el filibusterismo le confirió a dicha colonización algunos rasgos de inestabilidad, y pudo dar lugar a una mentalidad de fronda frente al poder. Así en 1717 los rebeldes del «Gaoulé» martiniqués forzaron al gobernador y al intendente a volver a embarcar al son de la marcha de los filibusteros. También marcó las relaciones entre las potencias, contribuyendo al debilitamiento de España, apoyando a Francia en los inicios de su conflicto con Gran Bretaña, para luego desaparecer ante el refuerzo de la autoridad de las metrópolis, en tanto que extranjeros y nacionales unían sus fuerzas para saquear en los mares del Sur y en el Océano Índico.

Finalmente, hay que subrayar el propósito esencial de Jean-Pierre Moreau: el de revelar la realidad sobre el filibusterismo y los filibusteros. En la última parte del libro, se aplica vigorosamente a despejar los mitos de Hollywood que enmascaran dicha realidad, tanto el del filibusterismo fácil o «hollywoodiense», como el del filibusterismo libertario. Mitos que nos conducían a pensar que todos ellos conocerían prometedores abordajes a ricas presas, que les permitirían amontonar los tesoros de las islas para darse la gran vida, o bien a pensar que las repúblicas filibusteros daban lugar a sociedades igualitarias. Lo cual es apartarse singularmente de la realidad de una vida cotidiana a menudo

monótona y ruda. Incluso en lo tocante a las famosas expediciones a los mares del Sur, no siempre había suerte, y en cuanto al repliegue de los filibusteros en el Océano Índico y la costa norte de Madagascar para la piratería, estábamos muy lejos de encontrar allí remansos de paz, y las relaciones seguían siendo de fuerza y nada igualitarias. Frente a un pequeño número de capitanes que sacaron unos beneficios muy elevados de una campaña corta y fructuosa, fueron muchos los que conocieron expediciones abocadas al fracaso. La violencia y la brutalidad en las relaciones seguían siendo lo habitual.

Más allá de este debate entre mito y realidad, el mérito de estas páginas es el de hacer que el lector penetre en aquellos grandes momentos de la historia marítima y colonial, y por ende ilustrar el nacimiento de las sociedades de ultramar.

Paul Butel
Profesor emérito
Universidad Michel de Montaigne

Prólogo

Piratas del Caribe, La isla del tesoro, El capitán Blood, El secreto del Unicornio… Recuerdos de infancia, aroma de aventura.

Como tantos otros, yo pasé momentos fabulosos, bien provisto de rebanadas de pan con mermelada o acurrucado en un rincón de mi cama, en compañía del misterioso John Silver, temblando ante Rackham el Rojo o estremeciéndome ante el relato de las increíbles peripecias del capitán Blood.

Al llegar la adolescencia, volé hacia otras lecturas. Creía haber cerrado definitivamente mis álbumes de historias marítimas y mis novelas de aventuras. Pero me equivocaba. Unos años más tarde, iba a toparme de nuevo con aquellos «hermanos de la costa» de cuando tenía diez años. Pero tal vez no fuera una casualidad…

Estaba haciendo la tesis. El tema era la navegación europea en las Pequeñas Antillas en los siglos XVI y XVII. Estudiando concienzudamente, me afanaba en devanar el *Répertoire des manuscrits des bibliothèques publiques de France*[◆] : ¡nada menos que cien tomos por recorrer! El final de una tarde lluviosa, creo que era en noviembre. Me disponía a cerrar el enésimo volumen del *Répertoire*. De pronto, una referencia inesperada me llamó la atención: *Relación de un viaje desafortunado hecho por el capitán Fleury con la descripción de algunas islas que encontramos, por uno de la Compañía que hizo el viaje en 1618-1620*[i]. El misterioso manuscrito estaba archivado con la referencia 590, y su lugar de conservación era Carpentras, Bibliothèque

Inguimbertine. ¿Qué encerraba? Por mucho que me rondara esa pregunta, seguía teniendo una tesis que terminar.

Unos meses después, diploma en mano, tomé un tren para Vaucluse. El tiempo justo para tomar un café y reponerme de un viaje sin dormir, y ya estaba llamando a la puerta de la conservadora, la señorita Battez. Prevenida de mi visita a sus dominios, ya había sacado el manuscrito del depósito. Allí estaba, ante mí, sobre un sencillo atril de roble. Egoístamente, tuve la impresión de que me esperaba desde hacía siglos, cual Excalibur ante el rey Arturo. Con cuidado, levanté la cubierta de cuero. Apenas descifré algunas líneas, me sentí conmocionado. ¡Tenía entre mis manos la relación más antigua que se conoce de una expedición filibustera! Unos temerarios aventureros habían partido de Dieppe en 1618 rumbo a Brasil. Por azares del mar, naufragaron en las costas de la Martinica, donde los indios caribes los acogieron para un exilio forzoso de once meses. Todo estaba ahí, ante mis asombrados ojos. El narrador desconocido, a quien inmediatamente bauticé como «el anónimo de Carpentras», me ofrecía un testimonio completo de la realidad del filibusterismo, así como del encuentro de dos mundos a los que todo separaba. El lenguaje era hermoso. Me vi atrapado desde las primeras palabras: «Charles Fleury, capitán de mar, habiendo hecho varios viajes a las Indias, y percatándose de que en Brasil hay modo de adquirir bienes y honor, concibió el objetivo de hacer un viaje allá, y lo hizo público tras haber obtenido el permiso del Sr. Almirante de Francia...». Podía admirar, siglos más tarde, lo que habían visto aquellos hombres, aspirar los perfumes que les habían embriagado, revivir sus angustias, sus dudas, y también los escasos momentos de felicidad vividos entre los indios. Los héroes de mi juventud habían dejado de ser meros sueños: acababan de cobrar cuerpo.

Con la autorización de la conservadora de Inguimbertine,

publiqué ese texto bajo el título *Un flibustier français dans la mer des Antilles en 1618-1620*. Los años que pasé en la Sorbona habían cambiado profundamente mi visión del filibusterismo. Aquello que había sido la base de mis sueños de infancia se había convertido desde entonces –aunque siguiera conservando cierta ternura al respecto– en un fenómeno histórico con sus múltiples dimensiones: social, económica, política e ideológica. Por suerte, no estaba solo. Pude confrontar mis puntos de vista con todo un círculo de apasionados del tema: Michel-Christian Camus, un entusiasta de la historia de la isla de la Tortuga ahora desaparecido, desgraciadamente; Jacques Gasser, que proseguía infatigablemente una investigación para reconstruir paso a paso la vida y el itinerario de los principales filibusteros de la segunda mitad del siglo XVII; Philippe Hrodej, que acababa de defender una tesis notoria sobre Jean-Baptiste Du Casse, el «primer filibustero», en palabras de sus enemigos ingleses; o el añorado Pierre Pluchon, gran especialista en historia colonial francesa, interesado en particular por todo lo referente a la antigua Santo Domingo. A todos aquellos investigadores les parecía urgente proponer una gran síntesis del filibusterismo, que por supuesto integrase los últimos descubrimientos arqueológicos o archivísticos. A pesar de la importancia de la producción sobre este campo, los libros de referencia eran demasiado escasos. Por la parte inglesa, Clarence Haring[ii] había centrado sus esfuerzos en el periodo 1660-1680, consagrando únicamente unas pocas páginas al filibusterismo en el siglo XVI; así, dejaba en la oscuridad gran parte de la actividad francesa. En Francia, el tema no se había abordado nunca de frente, y parecía haberse abandonado a los escritores. Fue a través de la historia de la marina, y sobre todo de la historia de las Antillas, como se pusieron sobre el papel algunas teorías interesantes. Charles

Frostin[iii] había hecho parte del camino. El libro *Les Caraïbes à l'époque des flibustiers* de Paul Batel, en que el filibusterismo ocupa un lugar de honor, constituía nuestra mejor síntesis[iv].

En los últimos años, la publicación de nuevos datos procedentes en parte de las investigaciones llevadas a cabo en el Archivo General de Indias de Se-villa, la auténtica memoria de la América de los siglos XVI a XVIII, con sus 40.000 dossieres de archivos (o legajos), hacía posible que se escribiera otro acercamiento, centrado esta vez en el filibusterismo francés.

¿Tenía algún sentido disociar así el componente francés del inglés y holandés? Hasta entonces no lo había hecho ningún autor, sobre todo en lo tocante al periodo 1660-1680, en que el cosmopolitismo parecía ser la norma en el seno del filibusterismo. En realidad, un armamento era o bien francés, o bien inglés, o bien holandés, si se toma como criterio la autoridad que da la misión. De manera que este acercamiento estaba completamente justificado. Tanto más por cuanto que durante los primeros sesenta años del s. XVI, los filibusteros franceses fueron prácticamente los únicos en plantar cara a los intereses españoles y portugueses en la América tropical. Después se les unieron los ingleses desde 1560, y más adelante los holandeses, después de que las Provincias Unidas se liberasen del yugo español en 1580. Durante los años 1620-1640, llamados con razón «el periodo holandés», no se registraron en el campo del corso más que modestas empresas francesas, sin comparación con los poderosos armamentos holandeses. Para los franceses, aquel era el momento de la colonización. En los años 1650, la hegemonía pasó a manos inglesas, especialmente después de la toma de Jamaica en 1655. Los filibusteros franceses cerraron filas entonces detrás de figuras como el gran Morgan. No obstante, después de 1670 y la prohibición del

filibusterismo por parte del gobierno británico, los franceses volvieron a ser los amos. Y seguirían siéndolo hasta el primer desarrollo de la piratería a principios del s. XVIII, e incluso hasta el final de la guerra de Sucesión española (1713).

El filibusterismo francés apareció en cuanto el continente fue descubierto por Colón. Nuestros compatriotas esperaban entonces descubrir nuevos territorios de pesca o nuevas fuentes de abastecimiento en materiales preciosos y productos exóticos. Favorecidas por la situación de guerra entre Francia y las demás naciones y por sólidas tradiciones marítimas, esas expedicionesde predadores salían de los puertos del Ponant (costa Atlántica y la Mancha), rumbo a América. Después de surcar los mares americanos a lo largo de una centuria partiendo del hexágono[◆], el filibusterismo se desplegó más tarde tomando como punto de partida algunas bases en el Caribe: al corso de origen ponantés venía a suceder el corso caribeño.

En esa época, los españoles cometieron dos errores estratégicos, pero ¿acaso podían haberlo hecho de otro modo? El primero fue no ocupar las Pequeñas Antillas, que hubieran podido echar el cerrojo al nuevo «Mediterráneo español». Así permitieron a los navegantes del norte de Europa aprovisionarse en agua, madera y víveres junto a los indios caribes, descansar y carenar* sus barcos antes de hacer presas. El segundo error fue despoblar las partes norte y oeste de la isla de Santo Domingo hacia 1605-1607; se trataba de poner fin a la intérlope* entre los colonos españoles y los europeos del norte que iban de paso. A su pesar, favorecieron en esos inmensos territorios abandonados un aumento considerable del ganado bovino y porcino convertido en salvaje, y el nacimiento de una de las figuras legendarias del Caribe en el s. XVII: el bucanero. Y en parte fue de entre aquellos hombres, perfectamente

aguerridos al clima caribeño y experimentados en el manejo de armas, donde fueron reclutadas excelentes tripulaciones para el filibusterismo.

Después de 1680, presionado por los comerciantes franceses, involucrados en un provechoso comercio con los españoles, Luis XIV acabó por prohibir a los gobernadores que concediesen patentes de corso en tiempos de paz. Pero antes de que dicha prohibición se aplicara rigurosamente, y ante un descenso del rendimiento de las operaciones en el Caribe, algunos grupos se fueron a probar suerte en otras latitudes menos arriesgadas, donde el sistema de defensa español estaba menos perfeccionado: la costa pacífica de América del Sur –o, como se llamaba entonces, «el mar del Sur»–. La expedición de Campeche, en 1685, fue al última gran operación del filibusterismo independiente. Los conflictos del final del reinado de Luis XIV –la guerra de la Liga de Augsburgo (1689-1697) y la guerra de Sucesión española (1701-1713)– permitieron a los filibusteros reincorporarse al servicio, pero cada vez más como auxiliares de las tropas regulares, ejecutando los designios de otros habían pensado en París o en el seno del poder en las islas. Una vez que volvió la paz, los filibusteros hubieron de integrarse en la sociedad colonial o bien unirse a las cohortes de la piratería, que conoció entonces una importante expansión a partir de 1713, y más tarde una verdadera edad de oro hasta aproximadamente 1725, entre las Bahamas y los mares del Sur[1].

Después de los hechos, nos interesaremos por los hombres. ¿Quiénes eran esos normandos, rocheleses, vascos, pero también bordeleses o bretones que partieron de la costa atlántica para ir a hacer presas por las islas de Barlovento? ¿Y qué decir de los del filibusterismo caribeño, en su mayoría «enrolados» o «treinta y seis meses»*, convertidos en bucaneros o en torcedores de tabaco, que confiaban en

los azares de la guerra para salir de su condición?

A través de esos destinos individuales, veremos también que el filibusterismo estaba muy lejos de ser una aventura improvisada, y que en cambio estaba sometida a montones de reglamentos y obligaciones técnicas: patentes, autorizaciones para armar, financiación, reclutamiento, itinerarios, etc.

Por último, consagraremos una parte importante a los mitos suscitados por la historia del filibusterismo y de la piratería. Reiteradas sobre el papel o la película, las legendarias hazañas de nuestros aventureros del mar forman parte del universo infantil de Occidente. El público masculino disfruta imaginándose como un Borgnefesse, filibustero inventado por S'Terstevens[2] y Alaux… un personaje deslenguado, de gran corazón, con valor para dar y tomar y que, una vez conseguido el botín, se deleita ganduleando por islas paradisíacas entre cofres repletos de oro y joyas, rodeado de gorditos vivarachos y por supuesto con varios barriles de ron al alcance de su gaznate. La vida del pirata es a un tiempo un sueño de exotismo, de fortuna fácil, de amor y de libertad; una vida soñada, en las antípodas de la vida corriente.

Pero en los últimos tiempos, algunos tratan de calzarle otro traje a nuestro filibustero, que ya iba bastante pintoresco: el del rebelde, el de auténtico reformador social. Es cierto que ese camino ya lo había abierto Daniel Defoe, el autor de *Robinson Crusoe*, quien, bajo el seudónimo del capitán Charles Johnson[v], describía en *History of Pyrats* a un capitán pirata, Misson, y su acólito, unmonje que había colgado los hábitos llamado Carracioli, edificando una ciudad utópica en Madagascar. Después, más recientemente, Christopher Hill[vi] explicó la presencia de ideas libertarias en los filibusteros por la migración hacia el Caribe de una parte de los reformadores sociales más radicales, decepcionados

por la revolución inglesa. Y finalmente, la tesis fue maravillosamente ilustrada por *Les pirates vers la terre promise*, de Pilles Lapouge[vii], al calor de mayo del 68. Así, se reemplazó la ajada imagen del filibustero de opereta, aún ampliamente extendida, por esta nueva figura más brillante y más digna, de un ancestro de los anarquistas del s. XIX. Pero, ¿se corresponde más con la realidad?

Frente a lo imaginario y a las ideologías, por muy generosas que sean, frente a los clichés y a las ideas preconcebidas, era necesario volver, en la medida de lo posible, a las fuentes y testimonios de la época, con el fin de establecer un carné de identidad de los filibusteros y piratas de nuestra historia, y de comprender el mundo en que se movían. Tal es la ambición de esta obra, que seguramente sorprenderá a más de un lector.

Notas al pie

◆ Repertorio de manuscritos de las bibliotecas públicas de Francia.

◆ Nombre que designa a Francia, haciendo referencia a la forma geográfica del país. (N. de la T.)

[1] Hay que tener muy presente la diferencia entre «los mares del Sur» y «el mar del Sur». El mar del Sur, como lo llamaban los españoles en los siglos XVI y XVII, correspondía al océano Pacífico que bordeaba la costa Oeste de América, por oposición al «mar del Norte», sinónimo del Caribe. El término moderno «mares del Sur» engloba el antiguo «mar del Sur» español, es decir, el Pacífico, pero igualmente el océano Índico y más generalmente todos los mares templados del planeta.

[2] En ese texto (véase la bibliografía) se recogen errores por docenas; uno de los más «hermosos» está en la página 26: Le Golif dice conocer al flamenco Oexmelin, cuando sabemos ahora que Oexmelin era oriundo de Honfleur, y no de Flandes. Le Golif no hubiera podido dejar de reconocer a un compatriota, ¡cosa que los autores de esa agradable farsa literaria ignoraban completamente cuando la escribieron! Fue el holandés Vrijman quien rebeló en un artículo la identidad de Oexmelin o Exquemelin («L'identité d'Exquemelin», *Bulletin de la section de géographie du Comité des travauz historiques et scientifiques*, 1933, pp. 43-57).

Introducción
¿Piratas, corsarios o filibusteros?

La piratería es tan antigua y universal como la navegación. Durante mucho tiempo, en Occidente, el mar fue considerado como un espacio más allá de la ley. El más fuerte se hacía el amo, a menudo incluso –según sus medios técnicos– a pocos cables de las costas. Eso hasta el día en que aparecieron en el Mediterráneo las potencias marítimas: la griega, la fenicia, la cartaginesa y más tarde la romana. Con mayor o menor éxito, trataron poco a poco de hacer aplicar sus propias leyes sobre el océano. Los espacios marítimos controlados por esas potencias ya no eran zonas al margen de la ley.

El término «pirata» apareció por vez primera en un texto latino del principio de nuestra era. Los Césares de Roma dominaban el conjunto de la cuenca mediterránea. Se consideraba *pirata* a aquel que saquease el barco de otro, no respetando el derecho de propiedad. Dos milenos después, esa definición sigue siendo actual: al pirata de hoy en día lo consideramos jurídicamente un «empresario privado» que recorre los mares para adueñarse por la fuerza de embarcaciones, sea cual fuere su origen (artículo 101 de la convención de Montego Bay, 1982). Si bien han cambiado los medios empleados –barcos rápidos, armas automáticas, lanzamisiles, etc.–, el objetivo sigue siendo el mismo: saquear. En 2005, la travesía de un buque por el golfo de Bengala, por los estrechos de Singapur o de Malacca sigue provocando sudores fríos a los armadores… En esta última

zona se registran no menos de veinte agresiones al año, que conllevan unas pérdidas de cuarenta millones de dólares. La Lloyds de Londres estima los casos de piratería en el mundo en varios centenares al año.

Los conceptos de «corso» y «corsario» (*corsaro* en italiano) no aparecieron sino a finales de la Edad Media, en una Italia desgarrada por las luchas entre ciudades y reinos de la península. Al igual que el pirata, el corsario se adueñaba de los navíos extranjeros. Pero –diferencia fundamental– para ello se le había otorgado un poder formal: se trataba de una suerte de piratería «legal». Las presas no podían realizarse más que en dos casos concretos. En el primero, en tiempos de guerra el corsario podía atacar libremente a los buques enemigos. Con ese fin había recibido una comisión autorizándole a ejercer actos belicosos. En el otro caso, el saqueo estaba autorizado bien por derecho, bien por una carta de represalias o una patente de corso. Se podían hacer presas ya fuera para evitar un daño inminente –un barco atacado podía apresar al asaltante infortunado–, ya fuera para indemnizarse por un daño ya recibido. La carta de represalias autorizaba a la víctima a indemnizarse con los extranjeros de la misma nacionalidad que el atacante: era una versión marítima de la ley del Talión… De regreso al puerto, nuestro corsario presentaba su botín a la autoridad que le había expedido la comisión, y a ésta no le restaba más que adjudicarle –o no– la presa.

El filibustero, el último en aparecer en la escena histórica, en el siglo XVI, era también un corsario, ya que se le expedía una autorización para armar en corso. Las comisiones las entregaba el Almirante de Francia, para las partidas desde el Ponant –la costa atlántica de Francia– o el gobernador de las Antillas en nombre de la Compañía de Indias, del rey o del almirante.

El término «fribuste» fue empleado por primera vez en la

Relación del viaje de Daniel Le Hirbec de Laval a las Antillas, Países Bajos e Italia 1642-1644[i]. Sus formas definitivas de «filibusterismo» y «filibustero» eran comúnmente empleadas desde 1666[ii]. Aparentemente se trata de un préstamo de la lengua inglesa, en la que se registra *frebetter* ya en 1570, y *flibutor* en 1587[iii], y no del holandés *vrijbuiter*, «libre botinero», como se ha pensado durante mucho tiempo[iv]. Ese término tan común hoy en día no se extendió sino poco a poco. Alexandre-Olivier Oexmelin, gran cronista del filibusterismo, prefería emplear el término de «aventurero» en la primera edición de su obra de 1686 (*Historia de los aventureros destacados en las Indias…*[v]). En 1690, Furetière precisaba en su *Diccionario Universal*: «Filibustero es el nombre que se da a los corsarios o aventureros que recorren los mares de las Antillas y de América; viene del inglés *flibuster*, que quiere decir *corsario*»[◆].

¿Y el bucanero? Su nombre derivó de «bucán», un término amerindio que designaba el lugar donde se ahumaba la carne. La documentación más antigua data de 1654. La *Relación del viaje de los francos al cabo del Norte en América*, de Jean de Laon, señor de Aigremont, es muy instructiva al respecto: «En su mayoría son libertinos que desconocen lo que es practicar los actos religiosos, que viven casi todo el año en el bosque comiendo carne de vaca y de puerco sin pan, y que hacen un montón de cueros que son mucho más grandes y más fuertes que los nuestros de Francia; cuando han amasado una buena cantidad, vienen a Francia a trocarlos por unas monedas que ordinariamente despilfarran, y después regresan para retomar su vida salvaje»[vi]. Un personaje que más valía no frecuentar –a decir de nuestro narrador– y que aparece con el vocablo «*bocanieres*» en los documentos españoles desde 1674[vii].

Descubriremos al hilo de estas páginas que la realidad del

fenómeno pirata era diversiforme, tanto por las figuras que se entregaron al filibusterismo como por las circunstancias en las cuales se ejercieron esos actos. Para los españoles y los portugueses, a menudo las cosas fueron muy sencillas: consideraban tener, por derecho de descubrimiento, el monopolio de la navegación en las aguas americanas. Cualquier barco extranjero que las surcase era susceptible de ser apresado y reconocido como «de buena presa». Tras numerosos conflictos entre franceses e ibéricos, los dos tratados de paz de Cateau-Cambrésis (1559) y de Vervins (1610) no hicieron sino ratificar el principio de «no hay paz más allá de la línea», aunque sólo fuera de manera oficial en el segundo de ellos. Se estuviera en paz o en guerra en Europa, en cuanto se franqueaban las «líneas de amistad*», al oeste de las Azores y al sur del trópico de Cáncer, se exponía uno a ser apresado. ¡Primaba la ley del más fuerte! De modo que muy pronto los navegantes franceses reivindicaron ante sus autoridades políticas y judiciales la libertad de los mares y la igualdad de trato. En vista de que las presas realizadas por los españoles siempre eran legítimas ante sus propias autoridades, ¿no debería ocurrir lo mismo con los franceses? O, como clamaba Charles Fleury, «¿es posible que entre iguales, aquel que introduce la ley no esté sujeto a ella?»[viii].

Pero antes de embarcar en pos de las huellas de esos piratas, filibusteros y otros corsarios, este glosario le ofrecerá ciertas nociones necesarias para este viaje en el tiempo y en el espacio.

Nota

◆ N. de la T.: Estas precisiones se refieren a la lengua francesa; la palabra entró posteriormente en la lengua española a través del francés, y aunque se empleara anteriormente, no se reflejó en el Diccionario de la Academia hasta 1869, con la siguiente definición: «Nombre de ciertos piratas que por el siglo XVII infestaron el mar de las Antillas. Hoy se aplica a los aventureros que, sin patente ni comisión de ningún gobierno, invaden a mano armada territorios ajenos».

Glosario

Precisiones toponímicas

Barlovento, sotavento: En términos marineros, barlovento es la parte de donde viene el viento, y sotavento la contraria. Teniendo en cuenta los vientos dominantes (de dirección Suroeste) en la zona Caribe-costa brasileña, las partes de barlovento serían las comarcas situadas al norte de la línea del Ecuador, mientras que las de sotavento serían las del Sur. Estos términos se encuentran en los contratos de flete reflejados en las actas notariales del s. XVI, para definir el objetivo de un viaje. La expresión «hacer el viaje a sotavento» a menudo es sinónimo de salir a corso.

Islas del Perú: Nombre que se daba a las Grandes y Pequeñas Antillas.

Líneas de amistad: Líneas imaginarias situadas al oeste de las Azores y al sur del Trópico de Cáncer más allá de las cuales, se estuviera en guerra o en paz en Europa, imperaba la ley del más fuerte.

Mar del Norte: Nombre dado inicialmente al Mar Caribe, también conocido como Mar de las Antillas.

Mar del Sur: Correspondía a la parte del Océano Pacífico que bordeaba la costa Oeste de América, por oposición al Mar del Norte, el Caribe.

Mares del Sur: Término moderno que engloba tanto el antiguo Mar del Sur español como el Océano Índico, y en general todos los mares templados.

Nueva España: El Virreinato de Nueva España se

extendía ocupando gran parte de Centroamérica, México y parte de los actuales Estados Unidos.

Ponant: Literalmente «poniente», designa la fachada occidental de Francia, que incluye toda la costa atlántica y la del canal de la Mancha; los oriundos de dichas regiones son ponanteses.

Tierra Firme del Perú: Nombre que daban los españoles a América central y a la parte septentrional de América del Sur (Guyanas, Venezuela, Colombia, Panamá).

Términos generales

Abasto: Víveres frescos.

Aguada (hacer): Hacer escala para aprovisionarse de agua dulce.

Almirante de Francia: Cargo que corresponde en Francia al de Capitán General de la Armada.

Alumbre: Sulfato de aluminio o de potasio empleado para fijar la pintura.

Azur: Tinte azul.

Bocoy: Barril para transportar mercancías secas, como el azúcar.

Bombarda: Pieza de artillería primitiva que lanzaba bolas de piedra, precursora del cañón.

Brea: Clase de alquitrán empleado para recubrir las juntas de las bordas rellenadas de estopa durante el calafateo del casco de un barco.

Campeche: Madera tropical de la que se extraía un tinte.

Cañafístula: Cañafistol o casia, planta medicinal.

Carbet: Gran cabaña abierta usada por los amerindios, especie de bohío.

Carena: Parte sumergida del casco de un barco.

Carenar: Limpiar y reparar la carena de un barco.

Cayo: Roca sumergida a escasa profundidad; también puede ser nombre de lugar.

Cimarrón: Esclavo negro fugitivo; se emplea en ocasiones con el significado de «mulato».

Cofa: Plataforma situada en la extremidad superior del palo macho que permite apartar los obenques.

Cónsul: Magistrado municipal.

Contrato por tercios: Reparto en tres partes en un contrato; parece que el término «tercios» habría pasado a designar también a aquellos que eran parte tomadora en un contrato por tercios.

Chácara: Sinónimo de casia o cañafistol.

Degradarse: Desertar del buque, quedándose en tierra.

Desatracar: Cuando el mar está demasiado revuelto para permanecer el barco anclado sin peligro de hundirse, se conduce a alta mar. Se habla entonces de desatracar.

Desembocar: Salir de la embocadura de un canal hacia alta mar.

Escalin: Antigua moneda de los Países Bajos.

Factum: Memoria de una de las partes que expone los detalles de un proceso.

Galleta: Torta dura, base de la alimentación a bordo de los buques.

Hermanos de la costa: Según Oexmelin, los filibusteros se habrían llamado así entre ellos en referencia a la costa de Santo Domingo y al sistema de solidaridad que los unía en una campaña.

Hierba pastel: Planta de la que se extrae tinte añil.

Índigo: Color azul extraído de la planta de añil.

Intérlope: Sinónimo de contrabando, fraude.

Llevar a jorro: Dicho de una embarcación, a remolque mediante unas maromas, atoar.

Marinar: Poner marineros del buque apresador en el apresado.

Mesa de Mármol: Emplazamiento de la sede del Almirantazgo en Francia.

Provincial: En la religión católica, superior situado a la cabeza de una provincia religiosa.

Rescate: Comercio operado por la fuerza de las armas.

Royale, la: Término para designar a la marina real francesa, abreviatura de «la Marine Royale».

Ruán: Tejido de algodón fabricado en la ciudad de Ruán, que se exportaba en grandes cantidades hacia la América española desde los inicios del siglo XVII.

Sieur: En el Antiguo Régimen en Francia, título honorífico aplicado a los señores de cierto rango.

Trujamán: Intermediario para las negociaciones con los indígenas, frecuentemente de origen normando, que hablaba la lengua vernácula y vivía con ellos. Esa situación era corriente en Brasil en el siglo XVI.

Verso: Pieza ligera de artillería.

Zarzaparrilla: Planta medicinal.

Términos administrativos y militares españoles

Alcade: Oficial que presidía un consejo en la América española.

Armada, armadilla: Flota, flotilla; no se trata de un tipo de embarcación, como aparece a menudo en ciertos autores. Su error es completamente excusable, pues ya se encontraba en Dampier u Oexmelin.

Armada de Barlovento: Flota armada por los españoles para hacer frente a los filibusteros del Caribe.

Audiencia: División administrativa de la América española (por ej., Santo Domingo o Guatemala).

Cabildo: Consejo municipal.

Fiscal: Oficial que defiende los derechos del rey ante una corte.

Regidor: Miembro de un consejo.

Tipos de embarcaciones mencionados

Aviso: Embarcación pequeña y rápida que se envía para descubrir al enemigo o para portar órdenes.

Balandra o *Sloop*: Embarcación que apareció en América a finales del s. XVII o principios del XVIII, sinónimo de bermudiano, cotre o cúter. Tiene un palo y su manga es de un tercio de su eslora. Armado en guerra, lleva entre seis y veinte cañones. Los más grandes son de 80 pies de eslora por 26 de manga.

Barca: Este término se aplica a embarcaciones de diferentes tamaños, formas, arbolado y velamen (*Glosario náutico, 1848)*. En Francia en el siglo XVII se encuentran barcas de uno, dos o tres palos; las primeras no son más que embarcaciones robustas, mientras que las últimas tienen aspecto de pequeñas naves.

Bergantín: En el siglo XVII, pequeña galeota utilizada por los corsarios por su ligereza.

Brulote: Pequeña embarcación cargada con materiales inflamables que se empleaba para incendiar los buques enemigos.

Carabela: Navío de 100 a 200 t. de tonelaje, de velas cuadras y latinas, emblemático del descubrimiento de América, y que se seguía usando en el comercio de las Indias a mediados del siglo XVI.

Corbeta: Según Anthiaume (véase bibliografía), se trata de un navío cubierto de 100-150 t. de arqueo, que podía ser aparejado como un bergantín.

Filibote: Navío que apareció a principios del siglo XVII. Urca pequeña (véase «urca») de un centenar de toneladas, de popa redondeada y ancho de manga.

Flauta: Finales del s. XVII, se trata de una nave larga de popa redondeada y casco abultado, de 300 t. de arqueo, capaz de transportar mayor cantidad de mercancías que las demás naves.

Fragata: Desde finales del s. XVII, navío de 100 a 300 t. de tonelaje. En 1680, una fragata francesa tenía 200 t. y 31 m. de eslora por 7,80 m. de manga. La fragata suplantó al galeón en el siglo XVIII.

Galeón: Navío emblemático del comercio de las Indias entre 1550 y 1650; son barcos redondeados de gran altura y gran capacidad, pudiendo llegar a las 800 toneladas. Se usaban para el transporte de mercancías pero también armados en guerra.

Galeota: Pequeña galera empleada para salir a corso, de 15 a 20 filas de remos en cada lado y dos o tres bombardas.

Goleta o *schooner*: Navío que apareció en el s. XVIII, muy utilizado en América por los ingleses; su arqueo variaba entre 50 y 100 t. Buque de dos palos, empleado para el cabotaje, el corso y la pesca. A finales del s. XVIII en la Royale se encuentran algunos que tienen 26 metros de eslora por 6,55 m. de manga y 2,55 m. de calado.

Lancha o doble falúa: Navío del s. XVII de vela y remos, cuya construcción y aparejo sitúan en la familia de las galeras.

Nao: Término genérico español, sinónimo de navío.

Nave almiranta: Nave que enarbolaba el pabellón del almirante.

Nave capitana o buque insignia: Nave que enarbolaba el pabellón del capitán general de la flota que dirigía el convoy.

Patache: Pequeña embarcación de guerra que sigue a una mayor. También se ancla en la entrada de los puertos para ir a reconocer a los navíos que se acercan. En el s. XVII, el

patache español es un navío de alrededor de 50 t.

Pinaza: Embarcación que aparece desde el s. XV en España y en el suroeste de Francia. La pinaza vizcaína es una embarcación pequeña a vela y remos de 50 pies de eslora por 12 de manga. Ese tipo de barco aún está presente a finales del s. XVIII. Es también una nave grande y de popa cuadrada utilizada por los ingleses y los franceses en el comercio con las Américas. En ese caso puede llegar a los 100 pies de eslora por 24 de manga. Tiene tres mástiles y es sólo de vela.

Pingue: Pequeña flauta o filibote. Nave redondeada, ancha de manga, de 100 t. como máximo, dos palos y 60 pies por 18.

Queche: Escrito también *ketch* en el siglo XVIII, se trata de un buque de dos palos y popa cuadrada.

Raquero: Sinónimo de buque corsario.

Sumaca: En el s. XVIII, barco mercante de popa cuadrada y dos palos.

Tartana: En general pequeña embarcación mediterránea con un gran mástil, perico y bauprés.

Urca: Navío de origen holandés bastante pesado y de formas llenas para transportar el máximo de carga.

Zabra: Navío español similar al bergantín, que oscilaba entre 100 y 200 t. a principios del s. XVII.

Monedas de la América española

Castellano: Moneda de oro de 4,72 gr., en circulación desde los reyes Católicos.

Doblón: Moneda de oro de 2 escudos.

Ducado: Moneda corriente equivalente a 375 maravedíes (antigua moneda de vellón: oro y plata).

Escudo: Moneda de oro de 3,4 gr., equivalente a 350 maravedíes.

Real de a ocho: Piastra o peso de 8 reales: se trata de la

moneda española de uso más común en las Indias. Pesa una onza (28,7 gr. de plata) y sirve de moneda corriente y de cambio. Tiene un valor de 272 maravedíes.

Real: Moneda de plata de 3,43 gr.

Monedas francesas

Escudo: Moneda de plata, aproximadamente del mismo valor en circulación que el real de a ocho. Equivale a tres libras. En el siglo XVII, por influencia de la doctrina metalista, que consideraba que dejar salir la moneda metálica debilitaba el reino, no se alentaba su puesta en circulación; en Amé-rica se empleaban monedas españolas o, en su defecto, tabaco o azúcar como moneda de cambio.

Franco: Moneda corriente equivalente a una libra turnesa.

Libra tornesa: Moneda de cambio equivalente a 20 soles (cada sol valía 12 deniers).

Monedas inglesas

Corona: Moneda inglesa de oro que equivale a 5 chelines, 6 peniques en el siglo XVII, es decir, un poco más que el real de a ocho español.

Unidades de medida españolas

Unidades de peso:

– Onza: 28,7 gr.

– Libra: 460 gr.

– Arroba: 11,5 kg.

– Quintal: 46 kg.

– Tonelada: 20 quintales (920 kg).

Unidades de volumen líquido:

– Arroba: 16,14 l.

Unidades de volumen sólido:

– Tonelada: 1,376 m^3.

Unidades de capacidad:

– Fanega: 55,5 l.

Unidades de distancia:

– Legua terrestre: 5,572 m.

– Legua marina: 5,555 m.

– Pie: 0,28 m.

– Vara: 0,84 m.

Unidades de medida francesas

Unidades de peso:

– Marco: equivale a 8 onzas o 244,75 gr. en París.

Unidades de volumen líquido:

– Barrica: barril que contiene un cuarto de un tonel.

– Pipa: barril cuya capacidad equivale a 3 barricas.

Unidades de volumen sólido:

– Tonelada francesa: 1,44 m^3.

Unidades de distancia:

– Legua terrestre: En el s. XVIII varía según las regiones entre los 3,2 km. en el Gâtinais a los 5,85 km. en el sur de Francia.

– Legua marina: En el s. XVIII, 5,46 km.

– Braza: 5 pies o 1,625 m.

– Pie: 0,3248 m.

PRIMERA PARTE

Del filibusterismo a la piratería (1522-1725)

Capítulo I

Orígenes ponanteses y guerras de rivalidad (1522-1559)

Apenas unos pocos años después del descubrimiento por Cristóbal Colón de lo que se convertirá en América, los navegantes franceses ya estaban preparados para probar la aventura de las nuevas rutas marítimas así abiertas. Los bretones se activaron muy pronto. En el Norte se los encuentra en las proximidades de la futura Terranova. Los primeros archivos se refieren a 1508, pero se puede pensar que ya se dedicaban a pescar allí en 1504. Terranova, descubierta en 1497 por el italiano al servicio de los ingleses Giovanni Caboto, fue explorada por el portugués Corte Real en 1501. En el Océano Índico, el corsario Pierre de Mondragon rondaba desde 1508 por el canal de Mozambique, donde se adueñó al menos de una nave portuguesa[i]. Más allá, fue hacia Brasil donde se documentó de manera temprana la presencia francesa. La tierra de Santa Cruz, bautizada más tarde como Brasil –en referencia a la madera de teñir de rojo o palo brasil–, había sido encontrada probablemente por casualidad por el portugués Álvares Cabral en 1500, en ruta hacia las Indias orientales. En enero de 1504, Paulmier de Gonneville, oriundo de Honfleur, tomaba tierra igualmente por azares del mar en la costa brasileña, en el emplazamiento de la futura São Francisco do Sul. En su diario de a bordo indicó que «desde hace algunos años ya, los diepeses, los maloineses[◆] y otros comerciantes

normandos y bretones van en busca de madera de teñir de rojo, algodón, monos y loros...»[1], o en otras palabras, que había franceses que frecuentaban asiduamente esos parajes.

Los franceses en Brasil

De los productos brasileños, la madera de teñir de rojo era directamente explotable por la industria textil ruanesa, así como las plumas y los animales exóticos. A pesar de las considerables distancias (más de 5.000 km. de costas) y la escasa presencia portuguesa, hubo encontronazos, y hablaron las armas. En 1504 y en 1508 hubo enfrentamientos. En 1516, el portugués Christovam de Jacques destruía los asentamientos franceses con una escuadra. Otro signo de un tráfico bastante desarrollado es que el pequeño puerto de Jumièges, en el Sena, estaba preparando ya en 1518 el *Martine* para Brasil[ii]. A pesar de las operaciones portuguesas, los franceses seguían estando presentes en 1521[iii], y así permanecerán durante todo el s. XVI, con excepción de los años 1531-1538, durante los cuales se prohibió a los barcos franceses ir a Guinea y a Brasil[iv]. La explicación es sencilla: el Almirante de Francia Chabot (en el cargo de 1526 a 1543), que promulgó esa prohibición, habría sido sobornado por los portugueses[v], o al menos eso es lo que aseguraban sus detractores. Probablemente se trataba de apaciguar las tensiones existentes entre las dos naciones. La prohibición la alzó en 1540 Francisco I a demanda de los comerciantes[vi], para luego entrar en vigor de nuevo de la mano de Enrique II el 20 de octubre de 1547, en el momento de su advenimiento[vii].

Durante los primeros decenios, los intercambios no se efectuaron directamente con los portugueses, sino con los amerindios, mediante el trueque. Se dejaban en el lugar unos trujamanes* que se instalaban con los indígenas, compartían su modo de vida, aprendían su lengua, y de este modo facilitaban las futuras transacciones.

Aunque es cierto que fue en la zona de Brasil donde los franceses hicieron sus primeras incursiones en la América tropical, no fue en esa región donde se desarrolló el filibusterismo. Ciertamente se atacaron algunas embarcaciones y se saquearon algunos asentamientos portugueses, quienes, por su parte, hundían sin piedad los barcos franceses que encontraban en aquellas costas. Pero las riquezas brasileñas estaban poco más o menos que al alcance de la mano. A cambio de unas pocas fruslerías (collares de cristal, hachas...) ofrecidas a los jefes indígenas, era posible obtener plumas, animales exóticos y cortar o hacer cortar madera de teñir. No ocurría lo mismo en el Caribe. Las escasas venas (yacimientos naturales) y minas de oro de Santo Domingo, los bancos de ostras perlíferas de las islas Margarita y Cubagua, las plantaciones de caña de azúcar..., todo aquello estaba ya bajo control, ya tenía dueño. Ya fuera la Corona española o un concesionario privado, ¡allí no había manera de cambiar un marco* de perlas por unas baratijas! De hecho, el acceso a las Indias españolas –y con mayor razón, el comercio de cualquier clase– estaba vedado a cualquier extranjero al imperio de Carlos V. Para nuestros franceses no quedaba sino una vía: apropiarse de las riquezas arma en mano. ¿Acaso no había dicho el propio Francisco I que el sol brillaba para todo el mundo? El contexto diplomático de las guerras sucesivas que enfrentaron a Francia con España o Portugal entre 1520 y 1559[2] se prestaba, y la epopeya del filibusterismo podía comenzar.

Las primeras incursiones ponantesas

Algunos buques franceses pasaban por el Caribe de regreso de Brasil, y otros, seguramente, iban allí todo derecho desde las Canarias. Es probable que los primeros casos de filibusterismo ejercidos por los ponanteses contra los españoles vieran la luz en ese contexto. En 1513, la

autoridad española dio órdenes a la Casa de Contratación (institución a un tiempo administrativa y judicial que gestionaba la navegación en la ruta de las Indias, la famosa «Carrera de las Indias») de enviar dos carabelas* para vigilar las costas de Cuba y proteger su navegación[viii]. El mismo año, Don Diego de Muros sugería al rey de España, Fernando el Católico, que reuniera de ocho a diez navíos –punto de partida del sistema de flotas– para hacer frente al peligro que representaban los franceses en la ruta de las Indias[ix]. En 1514, las instrucciones enviadas al nuevo gobernador de Panamá eran aún más directas: ¡atacar y castigar a los buques franceses que se hallaran en las Indias![x]

El filibusterismo se estaba desarrollando en los nuevos espacios abiertos por los descubridores ibéricos. Y lo hacía con tanta más facilidad por cuanto que a menudo los asentamientos de la época no eran aún de gran tamaño, y todavía se hallaban poco o nada fortificados.

En 1520, los españoles ya estaban instalados en Puerto Rico: San Francisco de Aguada y San Germán; en Santo Domingo: Puerto Plata, Azua, Santo Domingo (su principal asentamiento), Puerto Real y Salvaleón de Higüey; en Cuba: Santiago, La Habana, San Salvador de Bayamo, Sancti Espíritu, Puerto Príncipe, Asunción de Baracoa; en Jamaica: Sevilla la Nueva (desde 1509); en Tierra Firme*: Panamá (fundada en 1517), Santa Marta (desde 1524); en las islas Perlíferas: Cubagua y Margarita, pronto explotadas; en Cartagena (después de 1533) y en Caracas en 1560. Muchos de esos asentamientos estaban aislados los unos de los otros por inmensas comarcas salvajes aún poco visitadas, como las Pequeñas Antillas, donde los predadores sólo iban a avituallarse, a carenar y a descansar antes de precipitarse sobre los navíos españoles. Hay que añadir que allí se encontraban riquezas increíbles (oro, perlas y en breve plata y esmeraldas) sin comparación con la mayoría de los

«pobres» cargamentos de telas, vinos, carbón, hierro o bacalao a los que nuestros filibusteros podían echar el guante normalmente, a lo largo de las costas francesas.

El primer ataque filibustero conocido por los archivos de que disponemos tuvo lugar en 1522. Su objetivo: la ciudad y fortaleza de Santo Domingo. Ese ataque lo relata Francisco Quiñones, alcalde de La Habana y capitán de su fortaleza, pero que entonces se hallaba en esos parajes en busca de unos presidiarios que se habían escapado[xi]. El 10 de enero de 1522 escribía desde Bayaha que, aparte de tres embarcaciones que habían sido hundidas en el río para impedir que avanzasen los navíos enemigos, la defensa no fue activa en absoluto. Según ese capitán, había no obstante en el lugar tres mil hombres que hubieran podido tomar las armas y rechazar a los asaltantes. Pero incluso los trescientos hombres de la fortaleza se desbandaron, dejando las puertas de la ciudadela abiertas. ¡Menudo contratiempo! Cierto es que los atacantes –aparentemente franceses, aunque su nacionalidad no se menciona en ningún momento– eran alrededor de seiscientos, todos ellos bien armados. Además los guiaba una veintena de tránsfugas españoles.

Esos asaltantes de Santo Domingo eran con toda probabilidad diepeses. Por entonces, la guerra de los Cuatro Años llevaba ya dos años enfrentando al rey de Francia, Francisco I, con el imperio dirigido por Carlos V. Y es sabido por fuentes anejas que los filibusteros franceses rondaban por esos parajes en esa época: Jean Fleury comandaba el *Dieppe* con Michel Féré como segundo de a bordo; los acompañaba Silvestre Billes, capitán del *Romaine*, Jean Fain, capitán del *Marie*, Guyon d’Estimauville, capitán del *Cigogne* y Nicolas de Crosmare. En total, se trataba de una flota de cuatro navíos y cinco galeones[xii], que atacó el archipiélago de las Canarias, desde donde no estaba después más que a

cuatro o cinco semanas de navegación de Santo Domingo. Es por ello que se les puede atribuir razonablemente esa acción ofensiva, tanto más por cuanto que estaban al servicio de Jean Ango, el gran armador de Dieppe de la época. Éste, habiendo comprendido muy pronto el interés de los descubrimientos ibéricos, marcó los primeros decenios del s. XVI por su voluntad de hacer respetar la libertad de los mares y de oponerse al monopolio luso-hispánico de las Indias orientales y occidentales. Para ocupar un puesto mejor en el lucrativo comercio de las especias, financió o ayudó a financiar grandes viajes de exploración. Uno de los objetivos, por ejemplo, era encontrar un paso del Atlántico al Pacífico. Con este fin, los hermanos Giovanni y Girolamo Verrazano bordearon las costas de América del Norte, desde Florida hasta Cabo Bretón en marzo-julio de 1524; su segundo periplo los condujo a las Indias orientales. Se citan también las empresas de los hermanos Parmentier, que tomaron la dirección de Sumatra desde 1529. Pero Ango no era un comerciante pasivo. Armó también algunas embarcaciones para hacerse justicia por las violencias ejercidas por los portugueses contra sus barcos. Y de hecho con éxito, pues en Bayona se reunió una conferencia en la que se supo que el montante de las pérdidas sufridas por los portugueses ascendía a dos millones de ducados*, ¡de los que la mitad le era imputable!

En ese periodo los ingleses hicieron una aparición en el Caribe, breve pero notoria, aunque sin continuidad. Fue en 1527[3].

El segundo ataque filibustero conocido fue rochelés[◆]. En 1528, tras una refriega en las pesquerías de perlas de Cubagua, la expedición que guiaba el piloto portugués Diego Ingenios, a bordo del *Sainte Anne* del comerciante Morison, ejerció represalias sobre Puerto Rico.

Con los vascos, que comenzaron a intervenir en 1537, ya

tenemos los rostros de los tres protagonistas modelo de los ataques filibusteros de ese periodo: normandos, rocheleses (y ciudades vecinas: Olonne, Marennes) y vascos (de San Juan de Luz y de Bayona).

Todas esas embarcaciones partieron del Ponant, con excepción de Marsella, que armó un barco llamado *Pèlerine* con destino a Brasil en 1531. El *Pèlerine*, de ciento veinte toneladas*, al mando de Jean Duperret –o Jean Barrau, según otras fuentes[xiii] –, tomó tierra hacia Pernambuco (actualmente la ciudad de Recife), pero fue apresado a la vuelta. Después de ese contratiempo, la ciudad focia[◆] se consagró esencialmente al Mediterráneo, a África y al Oriente. Habrá que esperar prácticamente hasta 1603 para toparse con otros armamentos para las Indias Occidentales[4]. Con esa curiosa expedición de 1531, tal vez tratase Marsella de romper el monopolio ponantés sobre la madera de Brasil.

Normandos, rocheleses y vascos

Volvamos a esos puertos franceses que armaban en corso en la época. Aunque de los archivos notariales de Burdeos se hayan desprendido recientemente algunos nombres de embarcaciones armadas desde Burdeos[xiv] para América, se considerará ese fenómeno como marginal, ya que todos esos navíos estaban relacionados con vascos.

Por parte de los normandos, tres puertos dominaron los armamentos: Dieppe, Honfleur y Le Havre. Armaron sin tregua con mayor o menor intensidad en función de la evolución política y económica local y general.

Por el contrario, las flotas vascas estuvieron presentes esencialmente en la primera mitad del s. XVI. Se les menciona en el Caribe en 1537-1538, 1542-1543, 1553 y 1558-1559.

La Rochelle y las ciudades de su entorno también armaron de manera puntual. Fueron reseñadas a su salida de Francia o en el Caribe en 1528, 1539, 1543-1544, 1548, 1550 y 1555-

1556.

Las ciudades bretonas estuvieron prácticamente ausentes del filibusterismo durante el siglo XVI. Llegado el caso Nantes practicó el corso en aguas europeas, como se menciona en un documento de 1570 en que aparece asociada a La Rochelle para salir a hacer presas[xv], pero nada indica que cruzase el océano para ello. Y es que al igual que Ruán, esa ciudad exportaba telas a España, con quien tenía unas relaciones privilegiadas. Saint Malo, que también tenía interés en cuidar sus relaciones comerciales con España, de las que se beneficiaba desde mediados del s. XVI, no armó en corso en aquella dirección. La mención de la captura de un barco maloinés por una galera española es un error: se trataba de un barco de Le Havre[5]. La única información que lo contradice se encuentra en una carta de 1615 que menciona la construcción en Brouage y Saint Malo de dieciocho navíos para salir a piratear[xvi], o en ese rumor sin confirmar tocante a la construcción en 1621 de buques para rondar las costas de Brasil[xvii].

La situación parecía algo distinta en Le Croisic, sobre todo si se atiende a ese español que acusaba a la ciudad de ser nada menos que una guarida de «ladrones». En efecto, se conserva el recuerdo de ese episodio en el curso del cual el capitán Menjouyn de la Cabane se asoció hacia 1550 con unas embarcaciones de Le Croisic para el corso[xviii], o de esos oriundos de Le Croisic que, en el momento de la tentativa de instalación de los franceses en Florida en 1564, prefirieron ir en busca de presas al mar Caribe[xix]. En realidad se trata de casos aislados, incluso cuando en 1625 algunos filibusteros bretones utilizaron el archipiélago de Les Saintes como base para ponerse al acecho y adueñarse de los buques de paso[xx].

Esta actividad de corso bretón en el Caribe parece haber sido ocasional, sin comparación con la de los normandos. Aparte de la pesca en los grandes bancos de Terranova,

parte de la actividad de los grandes puertos bretones se consagraba a la construcción de barcos para las flotas oficiales. Así, fue Saint Malo la que preparó la expedición de Jacques Cartier hacia Canadá. Por el contrario, es evidente que muchos bretones formaron parte del filibusterismo a nivel individual, como pilotos, marineros o soldados.

¿«En guerra» o «en mercancía»?

En este primer periodo filibustero del s. XVI, al margen de los viajes de descubrimiento, se distinguían dos tipos de armamento con destino a las Indias Occidentales. En palabras de la época, se hablaba de armar «en guerra» o «en guerra y mercancía». Si bien el armamento en guerra anunciaba claramente de qué se trataba –salir a corso–, el armamento en guerra y mercancía era mixto: comercio o corso, en función de las circunstancias.

Como la navegación y el comercio le estaban vedados a los franceses en la América española, algunos practicaban el rescate*: hacían desembarcar a cierto número de arcabuceros para hacer una demostración de fuerza, y así trataban de obligar a la población que habían tomado como rehén a comerciar. Cuando las autoridades locales rechazaban rotundamente los intercambios, los «enérgicos» comerciantes cogían las mercancías que querían, y al partir dejaban algo en compensación. En cambio, si aquéllas deseaban negociar, una puesta en escena con toma de rehenes ficticia les permitía salvar las apariencias ante las autoridades de Madrid. Es evidente que la frontera entre filibusterismo y comercio es a veces muy tenue… Pero esta época pionera les reservaba otras muchas sorpresas a nuestros filibusteros. A menudo escaldadas por anteriores exacciones, las poblaciones amerindias eran frecuentemente desconfiadas, o incluso hostiles. De modo que, incluso para hacer provisión de víveres y agua, los filibusteros se veían a menudo obligados a hacer un despliegue de su fuerza antes

de poder bajar a tierra y rellenar sus barriles. En cualquier caso, más valía estar bien provisto de artillería, pues más allá de las «Líneas»*, cualquier navío no español era de buena presa.

Para distinguir un buque armado en guerra de uno en mercancía, los españoles tenían varios métodos. El primero y el más evidente consistía en percibir o no la presencia de soldados a bordo, o de trompetistas, cuya misión era estimular el ardor de los soldados en el combate. Más sutil y mucho más aleatorio, el segundo método, aparecido en la segunda mitad del siglo, consistía en hacer a los prisioneros recitar el Ave María y otras oraciones que supuestamente ignoraban los protestantes. Cualquier prisionero que no fuera capaz de demostrar su fe católica era reconocido como «protestante», lo cual equivalía en la práctica a ser calificado de filibustero, vista la importancia de la religión reformada en las ciudades francesas que armaban en corso en la época. De una manera más prosaica, Philippe Barrey, especialista en la navegación de Le Havre, se fijaba en la talla de los buques y en el número de hombres a bordo. De seguro que un gran número de hombres era un buen indicio. Aunque en realidad, en ocasiones hubo embarcaciones muy modestas que se llevaron un buen botín en el Caribe. En aquella época, como en la nuestra, la distinción no resultaba fácil.

Si se toman en consideración los armamentos filibusteros en periodo de guerra, aquellos que en tiempos de paz recibieron una patente de corso como indemnización y todos los barcos que iban a hacer rescate y a aprovechar la más mínima ocasión para hacer una «presa de nada», o simplemente para «tomar prestadas» una parte de las vituallas de un navío encontrado, prácticamente todas las embarcaciones con destino a las Indias Occidentales pueden ser emparentadas con el filibusterismo. Siendo así, es más justo no considerar en un recuento más que los actos de

violencia caracterizados: ataques a ciudades y pueblos, incursiones terrestres, toma de rehenes y apresamiento de navíos.

Guerras y paz

En el siguiente cuadro recapitulativo de la actividad filibustera no se constata ninguna actividad corsaria fuera de las tres primeras guerras entre franceses y españoles (1520-1526, 1526-1529, 1536-1538). Dejó de ser así en los años siguientes, marcados por la cuarta guerra (1542-1544), otra guerra más con España (1551-1556) –que concluyó con la tregua de Vaucelles–, y la de 1556-1559, que terminó con el tratado de Cateau-Cambrésis. Entre uno y otro de estos últimos conflictos sí que proseguía el corso en el Caribe: se convirtió en algo endémico. De modo que la cláusula de la paz de Crépy por la que el rey Francisco I reconocía el derecho de los españoles en el Caribe y prohibía a sus súbditos navegar allá no fue respetada en absoluto.

	Ataques a ciudades y pueblos	*Incursiones terrestres a molinos y granjas; toma de rehenes, demanda de rescates*	*Apresamiento o incendio de navíos*	*Total*
1520				
1521				
1522	1			1
1523				
1524				
1525	1			1
1526		2		2
1527				
1528	2			2
1529				
1530				
1531				
1532				
1533				
1534				
1535				
1536		1	1	2
1537	2	3	14	19
1538	5	5	4	14
1539	1	2	1	4
1540				

	Ataques a ciudades y pueblos	*Incursiones terrestres a molinos y granjas; toma de rehenes, demanda de rescates*	*Apresamiento o incendio de navíos*	*Total*
1541		1	3	4
1542	1			1
1543	5	1	7	13
1544	5		7	12
1545			1	1
1546	1			1
1547	1	1	4	6
1548	1		3	4
1549	11		8	19
1550	1	1	4	6
1551				
1552			8	8
1553	5	10	17	32
1554	5	2	2	9
1555	6	2		8
1556		2	2	4
1557			2	2
1558	6	4	6	16
1559	7	2	1	10
1560	2	1	2	5
1561	2		12	14
1562			2	2
1563			2	2
1564			3	3
1565			1	1
1566	1		5	6
1567	3		4	7
1568	2	4	9	15
1569	2	2	5	9
1570	1	4	7	12
1571	1	1	24	26
1572			1	1
1573		1	2	3
1574				
1575	1	1	3	5
1576	4	1	5	10
1577	2		8	10
1578	1		1	2
1579			5	5

	Ataques a ciudades y pueblos	*Incursiones terrestres a molinos y granjas; toma de rehenes, demanda de rescates*	*Apresamiento o incendio de navíos*	*Total*
1580			3	3
1581			10	10
1582	1	1	6	8
1583			2	2
1584			2	2
1585				
1586	2		1	3
1587			1	1
1588				
1589		1	2	3
1590		1		1
1591	3		4	7
1592				
1593				
1594	1	2	3	6
1595	1		5	6
1596				
1597				
1598				
1599				
1600				
1601				
1602			1	1
1603	3	3	26	32
1604			3	3
1605			3	3
1606				
1607				
1608				
1609			1	1
1610			4	4
1611				
1612				
1613			1	1
1614			4	4
1615	1			1
1616				
1617	1			1
1618				

	Ataques a ciudades y pueblos	*Incursiones terrestres a molinos y granjas; toma de rehenes, demanda de rescates*	*Apresamiento o incendio de navíos*	*Total*
1619			10	10
1620			10	10
1621			2	2
1622				
1623				
1624			2	2
1625		1	1	2

Por lo general, el primer año de guerra entre franceses y españoles no era el más rico en iniciativas militares. Llevaba un tiempo anunciar la entrada en guerra por toda Francia, armar los navíos, reclutar las tropas y llevarlas al otro lado del Atlántico, de modo que había que esperar unos meses antes de asistir a un crecimiento y a las primeras operaciones navales. Por sistema, el tercer año era más tranquilo, pues había que volver con las presas, dejar descansar a los hombres y renovar el material; el cuarto año, más activo, y así sucesivamente. Nuestros filibusteros ponanteses estuvieron activos en el curso de esos años de guerra y de paz inestable. En la isla de Santo Domingo fue atacada una vez la ciudad de Santo Domingo (1522), cinco veces la ciudad de La Yaguana (actual Puerto Príncipe), entre cinco y siete veces Puerto Plata y tres veces la ciudad de Azua (en 1553, las otras veces antes de 1546)[6]. En Puerto Rico, tanto San Germán como San Juan corrieron la misma suerte en cuatro ocasiones[7]. En Cuba, a La Habana le correspondieron cuatro ataques, a Santiago seis y a Baracoa sólo uno. En Tierra Firme, Santa Marta fue asaltada en seis ocasiones y Cartagena en tres, como la del 4 de abril de 1544 antes del amanecer, cuando cuatro naos y un patache* depositaron a cuatrocientos cincuenta hombres de guerra con tres estandartes, al grito de «¡Francia, Francia, guerra a

sangre y fuego!». Robaron hasta las campanas de la iglesia, pero le reservaron un buen trato a las mujeres y a los prisioneros[xxi]. Burbureta (o Borbureta) sólo conoció un acto hostil. Del lado de las islas perlíferas, Cubagua fue sitiada en 1542 y 1543, Margarita en 1543 y 1555, y las explotaciones de ostras perlíferas fueron visitadas con mucha más frecuencia. La costa de Honduras fue atacada a su vez en 1558, en Puerto Caballos.

Las operaciones filibusteras siguieron de un modo natural el desarrollo de las ciudades españolas del Caribe, primero Santo Domingo, Puerto Rico y Cuba, después las ciudades de Tierra Firme y finalmente Honduras. En la segunda mitad del siglo, el Caribe en su conjunto estaba amenazado (Panamá, Nueva España, Florida), y hubo que aguardar a que Madrid se decidiese a extender su red de puntos fortificados en la zona para que la tensión menguara un poco. Así, Santo Domingo, La Habana o Cartagena conocieron un poco más de seguridad después de erigirse sus ciudadelas. Cuando menos, los predadores se lo pensaban dos veces antes de arriesgarse a un asalto a esas ciudades. En cambio, nuestros aventureros se entregaron alegremente al apresamiento de buques en puerto o en mar, hicieron incursiones en tierras no defendidas, en molinos de azúcar, granjas y plantaciones, para procurarse víveres, rehenes para pedir rescates y bienes que llevarse.

Notas al pie

◆ Oriundos de las ciudades marítimas de Dieppe y Saint-Malo, al norte de Francia. (N. de la T.)

[1] Gonneville, Binot Paulmier de, «Campagne du navire l'*Espoir* de Honfleur 1503-1505. Relation authentique du voyage du capitaine De Gonneville ès nouvelles terres des Indes, publiée par D'Avezac, Armand», en *Annales des voyages*, París, junio-julio de 1869. Recientemente Jacques Leveque de Pontharouart volvió a poner en tela de juicio esta relación, unánimemente aceptada por los historiadores, en *Paulmier de Gonneville, son voyage imaginaire*, Beauval-en-Caux, 2000. Sostiene esencialmente que el relato de ese viaje cuyo original no poseemos contiene cierto número de errores impensables para un hombre de mar de la época, y que apareció muy oportunamente para justificar las ambiciones de hacer carrera del descendiente de Gonneville, el canónigo Paulmier de Cortonne, «redescubridor» de esa relación en el siglo XVII. De lo cual saca la conclusión de que este viaje no tuvo lugar jamás. Las críticas tienen fundamento en parte, pero ello no demuestra la no-realidad de ese viaje, tanto más por cuanto que disponemos de otra fuente de origen portugués que da testimonio de enfrentamientos con franceses en Brasil desde 1504 (BnF, Ms naf. 9388, fol. 140, note Margry: «Enformação do Brasil e de sus capitanias», capítulo titulado: «Da primera entrada dos Franceses no Brasil»).

[2] De 1520 a 1526, primera guerra entre Francisco I y Carlos V, la guerra de los Cuatro Años; de 1526 a 1529, segunda guerra entre ambos; de 1536 a 1538, tercera guerra, concluida con la tregua de Niza; el tratado de Crépy (1544) pondrá fin a otro periodo de hostilidades de dos años. Durante los años 1548-1550 se desarrolló una guerra franco-portuguesa. Bajo el reinado de Enrique II, en 1551, se reemprenderá la guerra con España, hasta la tregua de Vaucelles (1556) y el tratado de Cateau-Cambrésis (1559).

[3] Durante mucho tiempo se ha pensado que esos pioneros ingleses que desaparecieron a la vuelta podrían ser los del *Mary of Gilford* (capitán Rut), pero esa pista se ha abandonado (Williamson, James, *Maritime enterprise*, Londres, 1913, p. 256).

◆ Procedente del puerto de La Rochelle, Francia. (N. de la T.)

◆ Referencia a los orígenes griegos de la ciudad de Marsella. (N. de la T.)

[4] El *Saint Victaint Victor* y el *Saint Paul* (Rambert, Gaston, *Histoire du commerce de Marseille*, 5 tomos, París, 1951-1967, t. IV, p. 132).

[5] AGI, Contratación 5108, Santo Domingo, 20 de mayo de 1587. Citado por Huguette y Pierre Chaunu en *Séville et l'Atlantique*, París, 1955-1957, t. III, p. 388. El documento habla de cierto capitán «Guillermo Malervo de los afamados corsarios franceses». Según Ph. Barrey (*Le Havre..., op. cit.*, pp. 188 y 191), Guillaume Malherbe arma en Le Havre el *Esperance*, de 55 toneladas, en 1554, y en 1585 el *Tigre*, de 200 toneladas y una barca conducida por Jean de la Fontaine. El parlamento de Ruán confirma en un acta del 3 de febrero de 1587 que el *Tigre* fue

efectivamente hundido por los españoles (citado por Gosselin, *op. cit.*, p. 159).

[6] La Yaguana: 1537, 1549, 1553-1554, 1559. Puerto Plata: 1539, 1550, 1555, y una o dos veces más, ya que un documento de 1546 menciona dos ataques de los que el primero podría ser el de 1539. Azua: 1553, las demás veces antes de 1546. San Germán: 1528, 1538, 1540, 1553. San Juan: 1543, 1549, 1554, y una vez más en 1546 o antes. La Habana: 1549, 1553, 1555, 1558. Santiago: 1537-1538, 1539?, 1544, 1559. Santa Marta: 1543, 1544, 1547, 1548, 1549, 1555. Cartagena: 1543, 1544, 1549.

[7] Aunque es difícil disociar San Juan, que durante mucho tiempo fue el nombre de la isla, de la propia ciudad. La ciudad de San Juan se comenzó a edificar en 1521, pero al parecer hasta 1582 el nombre de San Juan se aplicaba igualmente a toda la isla (información Walter Cardona-Bonet).

Capítulo II

La época de las guerras de religión (1522-1604)

A partir de 1517 y de la publicación en Alemania de las noventa y cinco tesis de Lutero, la religión reformada se extendió rápidamente a través de una parte de Europa y en Francia, especialmente gracias al impulso de Calvino, instalado desde 1536 en Ginebra. Desde 1558 en La Rochelle o en Le Havre, centros muy activos en lo que respecta al corso, se asistió a la formación oficial de una iglesia protestante. Se constatará un aumento de los armamentos en corso con el nombramiento del protestante Gaspard de Coligny en el puesto de Almirante de Francia y con el tratado de Cateau-Cambrésis.

Corso y Reforma

En 1552, Enrique II nombró a Gaspard de Châtillon, señor de Coligny y futuro jefe del partido reformado, Almirante de Francia (cargo que ocupará hasta 1569 y en 1571-1572). Ese cargo era estratégico en lo tocante a las autorizaciones para armar en corso. Aunque su poder no se extendiera legalmente más que sobre Picardía y Normandía, su autoridad iba más lejos, hasta la Guyana, donde el almirantazgo lo ocupaba Enrique de Navarra, el futuro rey Enrique IV, él también adepto a las ideas de la Reforma. No escatimó en esfuerzos para defender a los filibusteros que tuvieron que entendérselas con las autoridades españolas, como Francisco Díaz Mimoso en 1567.

Se consideraba, y con razón, que Coligny tenía una visión geopolítica. Efectivamente, proyectaba colonizar tierras susceptibles de acoger a poblaciones de confesión reformada, a quienes la evolución de la situación política en Francia amenazaba con poner en peligro: desde 1551 y el edicto de Châteaubriand, los hugonotes estaban amenazados con la cárcel o la ejecución. El Almirante de Francia también pretendía arruinar a España «cortándole las venas», es decir, atacando la fuente de su poder: sus colonias americanas y la Carrera de las Indias, cuyas riquezas en oro y plata servían para financiar la guerra contra Francia, así como al partido católico.

Fracaso en Brasil y en Florida

Enviado por Coligny, el almirante Nicolas Durand de Villegagnon, comandante de la orden de Malta, llevó a cabo una primera empresa de colonización de Brasil hacia la actual Río de Janeiro entre el 15 de noviembre de 1555 y el 15 de marzo de 1560.

El emplazamiento era juicioso. Los franceses frecuentaban las costas brasileñas desde principios de siglo, y ciertos años había ancladas a lo largo de esas costas más embarcaciones francesas que portuguesas. Numerosos trujamanes* instalados entre los indígenas podían facilitar igualmente dicha empresa, ya que Portugal, que en esa época contaba con tres millones de habitantes, de los cuales cierta parte se dedicaba ya a la Carreira da India por la parte de África y Asia, no ocupaba más que pequeñas factorías a lo largo de la costa. Francia, con siete veces más habitantes, hubiera podido movilizar a más hombres para esa aventura colonial, pero sus fuerzas estaban dispersadas. Hay que decir que la empresa ya estaba minada desde el interior por las disensiones religiosas entre católicos y protestantes. Tal vez tentado en algún momento por la Reforma, Villegagnon envió allá a algunos doctos personajes genoveses que

transformaron las inmediaciones de Pan de Azúcar en un verdadero sínodo. Además de esas querellas religiosas, Villegagnon acabó poniéndose en contra a los trujamanes franceses que se habían instalado junto a los indios con sus mujeres, hijos y concubinas, y que resultaban demasiado «asalvajados» para el gusto del austero caballero. La operación fue un auténtico fiasco, sobre todo después de la intervención de una poderosa flota dirigida por el gobernador portugués Mem de Sà. Un epílogo paradójico: de vuelta a Francia, resulta que Villegagnon regresó al catolicismo más tradicional. Como anécdota, uno de los miembros de la expedición, el monje André Thévet, regresó con una hierba hasta entonces desconocida: el tabaco.

La segunda tentativa de colonización tuvo lugar en Florida. Si bien los españoles estaban aún poco instalados, tampoco los franceses parecían haber creado lazos de amistad reforzados por intercambios regulares con los indígenas, como en Brasil. Coligny había comprendido que se trataba de un lugar de paso obligatorio para las flotas españolas de regreso hacia Europa, un emplazamiento altamente estratégico. Cualquier clase de ocupación podía amenazar directamente el sistema de la Carrera y por ende, todo el poder español.

La expedición se puso bajo el mando del comandante Jean Ribaut y de René de Laudonnière, ambos protestantes. La instalación de los colonos comenzó el 1 de mayo de 1562, y después los dos jefes retornaron a Francia, dejando en el lugar un escaso contingente que en breve hubo de sufrir hambrunas. El 22 de abril de 1564, Laudonnière regresaba con tres naves. Se decidió alzar un fuerte en las proximidades del río de Mayo: el fuerte Carolina. Por desgracia, el hambre se abatió de nuevo sobre aquellas inhóspitas comarcas, trayendo consigo su bagaje de deserciones y rebeliones entre los hombres. En el momento

en que Laudonnière se preparaba para abandonar la colonia, Ribaut llegó con refuerzos y víveres. Desgraciadamente, parte de la flota de socorro, sorprendida por una gran tempestad, fue aconchada contra la costa. Al mismo tiempo los españoles, conducidos por Pedro Menéndez, no se estaban quietos. Los supervivientes de la tempestad no tuvieron tiempo siquiera de reponerse cuando ya los españoles estaban atacando el fuerte: los colonos, con excepción tal vez de algunas mujeres y niños, fueron masacrados, «no como franceses, sino como luteranos», incluso aquellos a los que Menéndez había prometido mantener con vida. En octubre de 1565, la colonia había pasado definitivamente a mejor vida. Algunos años más tarde, en 1576, Nicolas Strozzi fundará otro asentamiento al norte de Santa Elena, reforzado en 1580 por un contingente guiado por Gilbert Gilles (Gilberto Gil, según los archivos españoles), pero que será destruido por los españoles.

«Al acecho de los enemigos de la religión reformada»

Paralelamente a esas infructuosas tentativas de colonización, el corso conoció un gran desarrollo en los medios marítimos del Ponant, donde la Reforma parecía bien arraigada, con excepción de Bretaña y seguramente de parte del País Vasco. De modo que a los armamentos motivados por razones económicas o políticas vinieron a sumarse –o a reemplazarlos– otros dictados por motivos religiosos. Se pudieron leer entonces en los archivos del Almirantazgo de La Rochelle autorizaciones para salir a corso «para ir al acecho de los enemigos de la religión reformada»[1]. Igualmente, del lado de los españoles ya no se hablaba de *corsarios* o *piratas*, sino de *herejes*, y más tarde de *luteranos*. Así, en 1559, el Tribunal de la Inquisición persiguió por herejía a doce corsarios franceses capturados en México[i].

Durante las incursiones de filibusteros, al clásico saqueo de bienes vino a sumarse la destrucción de las imágenes

religiosas o la profanación de los lugares de culto que exhibieran un lujo demasiado ostentoso. Así, Nicolas Valier quemó la iglesia y las cruces de Coro en 1568[ii]. Otros filibusteros, en el mes de mayo de 1571, atacaron Sisal en Nueva España. Al penetrar en el interior, saquearon una iglesia en el camino de Mérida, profanando los cálices y los ornamentos religiosos y mancillando las imágenes[iii].

En este tenso contexto, la irrupción de las dos potencias de Europa del Norte, donde había triunfado la religión reformada, deseosas de adueñarse de parte de las riquezas americanas, reforzó el sentimiento de que el mar Caribe se había convertido en el escenario de un enfrentamiento interreligioso: los navíos ingleses hicieron su entrada masiva a partir de 1564, y los de las Provincias Unidas, liberadas de la tutela española, comenzaron a llegar en 1579.

El tratado de Cateau-Cambrésis

Otro elemento clave en el desarrollo del corso: el tratado de Cateau Cambrésis de 1559. Ciertamente ponía fin a las guerras entre Francia y España, pero una cláusula oral estipulaba que no había paz más allá de las «líneas de amistad»: al oeste de las Azores y al sur del trópico de Cáncer lo que se imponía era la ley del más fuerte. Esto legitimaba de algún modo la práctica del corso y, a pesar de la paz concluida en Europa, las operaciones de corso prosiguieron en el Caribe.

Después de la paz de Cateau-Cambrésis los vascos, que antaño habían armado temibles escuadras (1553, 1558, 1559), ya no se dejaron ver sino en forma de embarcaciones aisladas. ¿Se debía esa desaparición al naufragio de la flota vasca en el puerto de San Juan de Luz en 1559? Probablemente no. Hemos visto que los vascos habían intervenido en la América española durante los periodos de guerra. Pero, una vez que la paz había vuelto, tal vez consideraron que el corso en América, guiado por capitanes

normandos y rocheleses mayoritariamente protestantes, había adoptado demasiado la forma de una guerra de religión. En cambio sí que hicieron tentativas de comercio, como en 1573 en Santo Domingo, o prefirieron armar para Terranova, hacia donde se contaron una media de quince a veinte partidas al año entre 1584 y 1596 sólo desde Bayona. En realidad, los vascos no abandonaron el corso, pero lo practicaron más bien en aguas europeas.

En aguas americanas seguían en liza esencialmente los normandos y los rocheleses, que armaban de un modo más o menos regular en función de los acontecimientos locales y nacionales. En 1562, Le Havre conoció enfrentamientos muy graves entre las dos comunidades religiosas, que provocaron una intervención inglesa. Al año siguiente, la ciudad fue tomada de nuevo por los ingleses. Así que, es de imaginar que los años 1562 y 1563 no fueron en absoluto propicios para los armamentos transatlánticos. Por su parte, La Rochelle fue asediada por los ingleses en 1572-1573. En semejantes condiciones, resultó por supuesto difícil enviar barcos durante esos años…

En base al escrutinio realizado en los archivos notariales de Le Havre[iv], se constata que los años más activos en cuestión de armamentos en corso fueron los pertenecientes al periodo 1560-1590[2]. Después se nota un declive en las operaciones, hasta el punto de que durante la guerra franco-española de 1595-1598 únicamente hay armamentos modestos reseñados en Le Havre. En el año 1595 sólo hubo cuatro, entre los cuales se halla el *Licorne*, de cincuenta toneladas y veinte hombres, comandado por Jacques Postel. Sin poner en tela de juicio su valor en el combate, realmente cuesta imaginárselo lanzándose al asalto de las murallas de La Habana con su escaso puñado de marinos. Aun cuando, en el contrato de corso, anuncia con orgullo: «Ir al cabo San Agustín en Brasil, a barlovento* y a otros lugares

adyacentes, permanecer en el mar durante tres meses para hacer la guerra y traficar»[v]. Los años siguientes seguirán siendo modestos: dos armamentos en 1596, tres en 1597, ocho en 1598 (en comparación con la media anual de diecisiete armamentos constatados durante los años 1580-1586).

El declive de los años 1590

¿Se debía el declive en los armamentos al agotamiento financiero de los armadores? Ciertamente, las guerras de religión habían debilitado a una parte de la burguesía, particularmente a los ruaneses, los cuales, como veremos, contribuían a muchos de los armamentos. Pero, más sencillo, tal vez el corso no ofrecía ya la misma rentabilidad que antaño. Recordemos los años 1560, en los que las ricas presas eran una plétora: Paul Blondel se había traído 250.000 escudos* en oro y plata en 1568, y Nepeville, 100.000 escudos en oro y perlas en 1569.

Otra explicación: en el curso de la segunda mitad del s. XVI, los españoles hicieron cada vez más seguro el transporte de metales preciosos con el sistema de flotas. No quedaban fuera de esos convoyes más que navíos sin importancia, que viajaban solos y sin protección: fragatas* que llevaban despachos, buques negreros, navíos canarios que transportaban vino, transportes cargados de maíz o de mandioca, etc. Felizmente para nuestros corsarios, en ocasiones había cargas más rentables: azúcar, cueros o plantas medicinales. Si bien las operaciones de corso disminuyeron en los años 1590, a partir de entonces se extendieron a todas las zonas del Caribe, llegando a regiones que hasta entonces se habían salvado, como Honduras, donde se hizo famoso Jérémie. Según un marino, Roger Gaillard de Le Havre, siete navíos y filibotes* salieron de puerto al mando del capitán Richard y de Jérémie, general de los soldados[3]. Richard se dirigió hacia Santo Domingo,

mientras que Jérémie puso rumbo a Honduras, donde ya había hecho algunas presas en 1594. Ese «gran perro luterano», como lo nombra un testigo español, se instaló en el puerto de Trujillo para abastecerse de agua y guarecerse de los huracanes. Iba en un buque de trece cañones y ciento treinta hombres, acompañado por un patache* de cuarenta hombres (capitán «del Grularte») y una galeota de cuarenta hombres, pertrechada con tres cañones de bronce (capitán Bois). Aprovechó para hacer algunas presas: un barco de Bacalar cargado de maíz y de gallinas, otro con mantas y cera, un tercero con cal, otro de vacío y otro más, por último, hacia el golfo de Honduras, éste también sin carga[vi]. Pero los españoles reunieron algunas fuerzas y el 26 de agosto de 1595 lograron ponerlos en fuga. Jérémie decidió resguardarse en la isla de Utila, donde, según el gobernador, fue muerto. Tenía entonces 36 años[vii].

En cuanto a las principales ciudades coloniales españolas, fortificadas por el arquitecto italiano Antonelli, ya no era cuestión de apoderarse de ellas y desvalijarlas con un centenar de hombres. Los filibusteros tuvieron que limitarse a objetivos medianos aún «accesibles»: Campeche (1561), San Germán (1569); o incluso a objetivos modestos en aquella época: Trujillo en Honduras (1560), la isla de Mona al oeste de Puerto Rico (1567), Tolu hacia Cartagena, Sisal (1571), Concepción de Veragua hacia Panamá (1575), Guadanilla en Puerto Rico (1576), Cumaná (1576) y Río del Hacha (1577) en Tierra Firme, Cayo de la Savana en Cuba (1578), Salamanca en Puerto Rico (1586), la isla de Utila en Honduras (1595). Las ciudades importantes aún fueron asaltadas con éxito, pero sólo por poderosas armadas inglesas, como la de Drake en 1586, con sus diecisiete navíos de alta borda y sus dos mil hombres.

Ese periodo terminó con los tratados de paz entre las naciones europeas y entre los oponentes religiosos. El

tratado entre Francia y España (Vernins, 1598) puso fin a las hostilidades que habían prendido de nuevo desde 1595. Otros acuerdos de paz fueron firmados entre España e Inglaterra (1604) y entre España y las Provincias Unidas (1609). En el ámbito religioso, el Edicto de Nantes del 13 de abril de 1598 puso fin a casi cuarenta años de enfrentamientos en Francia.

Si el corso ya había menguado en los años 1590, bajó realmente en picado desde la firma del tratado de paz entre España e Inglaterra, como si el enrarecimiento o la desaparición de los asociados ingleses comprometiera cierto número de armamentos. La asociación con los ingleses, favorecida por las convicciones religiosas comunes, había sido algo corriente hasta entonces. Desde los inicios de la penetración francesa en el mar Caribe, habíamos asistido a cooperaciones puntuales con ingleses, y en breve con holandeses. En consecuencia, se vieron pilotos franceses en embarcaciones inglesas, o socios franceses participando en expediciones terrestres británicas, como el piloto Guillaume le Testu con Drake, en 1572. Nuestro compatriota se lanzó a la persecución de un convoy de mulas cargado de plata del Perú que iba de Panamá a Portobelo. Otro ejemplo fue Charles Fleury, capitán protestante que efectuó, poco tiempo después de abandonar Dieppe, una primera escala en Plymouth para reclutar a un maestro cañonero[viii]. Algo más tarde, en el curso de su travesía, se asoció con el capitán holandés Lucifer para hacer presas a los españoles.

En la zona de América se registraron en 1603 una decena de embarcaciones apresadas, un ataque a Santiago y otro a Jamaica; el año siguiente, nada. En 1605 hubo otra presa. Después, hubo que esperar a 1609 para hallar otra presa, y tres más en 1610.

Si nos referimos a los archivos tabelionares de Le Havre, en 1603 había once armamentos en preparación. En 1604 ya

no había más que cinco, y cuatro en 1605, tres en 1606, dos en 1607, ninguno en 1608, uno sólo en 1609 y tres en 1610. Las fuentes concuerdan con las presas constatadas en el mar: los armamentos franceses en corso van disminuyendo en tanto que la cuestión se orienta hacia la intérlope. La época que estaba comenzando, ¿sería más pacífica?

Notas al pie

[1] Archivos departamentales de Charente-Maritime, Almirantazgo de La Rochelle B. 174, comisión encargada por la reina de Navarra al capitán Jacques de Sores para ir al acecho de los enemigos de la religión reformada, 28 de enero de 1570, La Rochelle.

[2] Escrutinio realizado por Philippe Barrey, entonces archivista de Le Havre.

[3] Lo cual nos permite comprobar que los archivos notariales no recogen más que una parte del tráfico marítimo de la época: estas partidas no figuraban en los escrutinios realizados por Philippe Barrey.

Capítulo III

La época del apaciguamiento (1604-1625)

Los tratados de paz de finales del s. XVI inauguraron una nueva era, pues no renovaron el monopolio español sobre las Américas. Éste ya no sería válido más que en los territorios efectivamente ocupados, abriendo la vía a las colonizaciones noreuropeas y en consecuencia a la intérlope*.

Hasta entonces, Madrid prohibía a todo extranjero penetrar en las Indias y más aún comerciar. Sin embargo, desde 1543, cierto número de filibusteros franceses había tratado de revender mercancías españolas robadas a los autóctonos en el cabo de Vela[i]. En general, se trataba de comercio por la fuerza: desde luego, al lugareño no se le dejaba opción. El caso se reprodujo en 1566 con tres navíos franceses que, bajo una lluvia de balas de cañón lanzadas desde la fortaleza de Puerto Plata, intercambiaron por la fuerza cueros contra varas de ruán* y de cañamazo[ii].

En las zonas descuidadas por el poder central español y por la Carrera de Indias, la intérlope se desarrolló con la complacencia de ciertos lugareños. Fue el caso de la Yaguana, al oeste de Santo Domingo, donde los franceses obtuvieron la posibilidad de comerciar desde 1549[iii]. Unos años más tarde, en 1574, se mencionaba que un residente francés servía desde hacía dos años como intermediario para el contrabando[iv]. Dos años más tarde, se observaron más de treinta embarcaciones extranjeras en la Yaguana, algunas de

las cuales eran de 400 toneladas[v]. Un fiscal de la audiencia* de Santo Domingo revelaba que en esa época vivían en Yaguana alrededor de noventa habitantes, que trocaban sus cueros con residentes de otros reinos… A pesar de las prescripciones de Madrid, el reconocimiento de la impotencia era evidente. Se considera incluso que en esa época una veintena de naos* se ocultaban en los ríos circundantes para traficar[vi]. Por otra parte, en 1594, un observador reseñó la presencia de nueve embarcaciones francesas haciendo trueques en Guanaybes (Les Gonaïves), al noroeste de Santo Domingo, y en la parte norte de la isla[vii].

Tabaco y tráfico

Más al sur, un discreto contrabando de perlas se había instaurado en Margarita[viii], mientras que el tráfico de tabaco se estaba organizando desde la futura Venezuela, desde la provincia de Cumaná, la región del Orinoco y la isla de Trinidad. El tabaco era particularmente lucrativo para los armadores. Según el gobernador de Cumaná, el tabaco comprado a 4 reales* la libra se revendía a 50 en Holanda o en Inglaterra[ix]. En Londres o en Holanda se reseñaron incluso navíos que venían de las Indias trayendo hasta 500.000 ducados en tabaco en sus bodegas[x]. A la vista de esas sumas, se comprende que una vez que volvió la paz, la intérlope tomó la delantera al corso. Pero la monarquía española adoptó medidas draconianas para tratar de cercenar ese tráfico. Prohibió el cultivo de tabaco en las costas de Venezuela y el 2 de agosto de 1605 ordenó que se despoblasen las partes norte y oeste de Santo Domingo. Madrid pensaba que así le pondría fin al asunto, a falta de población complaciente en el lugar. La Yaguana, Puerto Plata, Bayaha y Montechristi eran el objetivo. ¡Un grave error estratégico! El tráfico persistió con una parte de la población convertida en rebeldes. Los rebaños, que quedaron

descuidados a falta de criadores, se multiplicaron y suministraron la materia prima para las futuras poblaciones de bucaneros.

Otra consecuencia: los comerciantes del norte de Europa, que se abastecían de tabaco en el sur del Caribe, comenzaron a considerar la idea de crear plantaciones consagradas a ese cultivo. Después del oro, el tabaco se convirtió en el verdadero motor de la colonización a principios del s. XVII en el Caribe y en Guyana. Así, en Trinidad se vio a un comerciante francés desembarcar a algunos hombres para que aprendieran la lengua indígena con el fin de preparar un futuro asentamiento[xi].

Después del corso, la colonización

Ese siglo que estaba comenzando fue rico en expediciones y tentativas de colonización. En 1595 hubo, al parecer, una exploración francesa hacia el Marañón, por el lado de la Guyana[xii]. En 1604, Jean Moquet y el capitán La Ravardière estuvieron merodeando por las costas de la Guyana[xiii]. A su regreso Enrique IV incluso acordó al capitán, mediante patentes reales, el nombramiento como lugarteniente general de las comarcas de América, desde el Río de las Amazonas hasta la isla de la Trinidad[xiv]. En 1612-1616, Razilly y La Ravardière trataron de fundar un asentamiento en la isla de São Luís do Maranhão. Fue un fracaso.

Tuvieron lugar otras tentativas informales, en particular hacia la isla Cayena, ya que el capitán Le Grand, segundo de la expedición de Charles Fleury, dejó allí algunos franceses en 1619[xv]. Por la parte de Canadá, la colonización había recobrado impulso desde 1598, cuando Mesgouez de La Roche fundó una colonia en la isla de Sables, frente a Nueva Escocia. En 1600, Pierre Chauvin de Tonnetuit fundaba un asentamiento en Tadoussac; en 1605, Champlain se hallaba en Acadia, y en 1608 fundaba Quebec.

Charles Fleury, filibustero y explorador a su pesar

En este contexto de baja significativa de los armamentos en corso, algunos filibusteros participaron en las tentativas de colonización. Ese fue el caso de un personaje emblemático: Charles Fleury, que salpicó su carrera de filibustero con un viaje a Canadá.

El primer dato referente a dicho capitán se remonta a 1610-1611: una minuta notarial de Le Havre lo menciona como capitán ruanés (algunos documentos sitúan su nacimiento en Vatteville, otros en Lyons; en ambos casos, no andamos lejos de Ruán) armando el *Choisy*, de 90 toneladas, con destino a Sierra Leona, Brasil, etc.[xvi] Fleury suministraba la mitad de la financiación de esa operación, y la otra parte la aportaba un alto personaje: Achille de L'Hôpital, barón de Cordon, gentilhombre de la cámara del rey y de la duquesa de Orleans. Junto a Jacques Barc, capitán del *Espérance*, Fleury hizo una presa de importancia cerca de Puerto Rico. Por desgracia para nuestros compadres, intervino la justicia. Los españoles reclamaron oficialmente la restitución del *San Juan Bautista* –famosa presa–, una carabela de 120 toneladas cargada de cueros y de cochinilla. En su defensa, los capitanes tomaron la pluma y nos brindaron el *factum:* «*Muy humildes observaciones en forma de advertencia que hacen al Rey y a Nuestros Señores de su Consejo los capitanes de la marina de Francia.*» Se trataba de apelar al rey de Francia para justificar el derecho a represalias y exigir la libertad en los mares. Para apoyar su demostración, Fleury y Barc enumeraban todas las exacciones pasadas cometidas sobre los marineros franceses en las Indias occidentales. Y la lista era larga... Tras ese episodio judicial, a Fleury aún le quedaban otras preocupaciones. En efecto, tuvo que vérselas con uno de los acreedores de la expedición, ya que «Denys Bodey, señor de Boucherye, comisario ordinario de la marina, residente en París, acreedor de 2.000 libras* frente a Charles Fleury ha decretado embargo a favor de François de

Sarcilly sobre los dineros procedentes de las mercancías del viaje por mar realizado por él a las regiones de sotavento*»[xvii].

En 1613, Fleury, convertido en capitán del *Jonas*, ponía rumbo a la Acadia. En sus calas llevaba mercancías y munición de guerra. Sufrió más desengaños: capturado por los ingleses el 20 de julio de 1614, fue encarcelado y sólo consiguió la libertad gracias al desembolso de un importante rescate[xviii]. Algún tiempo después, retomaba sus actividades de corso, pues fue acusado de haber apresado una embarcación de Santo Domingo por la parte de Terceira, en las Azores. El apresamiento no fue nada tranquilo: doce horas de maniobras y combates, cincuenta y tres muertos de los ciento setenta marinos franceses, pero sólo doce del lado español. En el transcurso del asalto, Fleury había visto morir a uno de sus parientes. Ebrio de venganza, ordenó arrojar al mar a diecisiete pobres españoles que sin embargo se habían rendido[xix].

De vuelta a Francia, preparó otras expediciones. El 22 de junio de 1617 contrajo santo matrimonio con Jeanne Loyson en la iglesia reformada de Rouen-Quevilly. El 10 de septiembre siguiente fue nombrado padrino en la iglesia reformada de Le Havre-Sanvic[xx].

A consecuencia de sus desventuras en las Azores, Fleury había recibido una patente de corso autorizándole a saquear cualquier bien español o portugués (las dos coronas estuvieron aliadas entre 1580 y 1640). El 20 de junio de 1618 se hizo a la mar desde Dieppe con dos navíos y dos barcas*. Se situó a bordo de la nave almiranta, la *Espérance*, de 120 toneladas; la otra, la *Saint-Louis*, de 120 toneladas, la comandaba Le Grand[1]. La barca más grande, la *Sainte-Suzanne* (30 toneladas), la comandaba Dumais[2] ; por último, el *Robinette*, dirigido por Dubuisson. La expedición constaba de algo más de trescientos hombres, de los que una parte

eran soldados embarcados. Uno de esos militares, a quien hemos bautizado «el anónimo de Carpentras» (véase el prólogo), tomó la pluma para narrarnos el desarrollo de esa operación que duró dos años, de los cuales once meses transcurrieron en compañía de los indios caribes de la Martinica y la Dominica. Esa *Relación de un viaje desafortunado hecho por el capitán Fleury con la descripción de algunas islas que encontramos…* es un testimonio excepcional, que permite seguir día a día esa formidable expedición. La primera escala en Plymouth no fue muy bien. Fleury se encontró con un acreedor que quiso aprovechar la ocasión para que le pagase. El gobernador del lugar se inmiscuyó y los barcos quedaron retenidos en puerto. ¿Habría que renunciar a la aventura? Finalmente, hubo que excusarse y ofrecer como compensación un pequeño cañón de fundición de bronce.

La escuadra reemprendió el viaje. Primera escaramuza –severa–, primera presa: la infortunada embarcación, originaria de Dinamarca o de las Provincias Unidas, fue rápidamente rebautizada como la *Sainte-Marie*. El 3 de agosto, cambio de objetivo con la inspección de un navío inglés, una especie de contrabandista que traficaba con los árabes de Barbaria con armas, tejidos y lo que parecía ser opio. En lugar de apresarlo, Fleury se contentó con llevarse algunas armas y nueve barriles de pólvora. Esta relativa mansedumbre del almirante provocó el descontento de los hombres. ¿Por qué no haber cogido todo lo que se hallaba en las bodegas del inglés?, rugían las murmuraciones. Algunos soldados divulgaron que en lugar de pólvora, uno de los barriles contenía 3.500 francos. Finalmente, se apaciguaron los ánimos, al menos en apariencia. Al cabo de algunos días en los parajes del río del Oro buscando en vano de qué alimentarse, la expedición alcanzó las islas de Cabo Verde. Habiendo desembarcado en la isla Saint-Vincent, los

hombres se entregaron «sin piedad» a la caza de cabras y al acopio de agua. Pero el afán de ganancias seguía bien vivo en esos aventureros. Había que hacer más presas cuanto antes, para calmar los resentimientos. Se hicieron a la mar en dirección a Brasil, a donde llegaron el día de Navidad de 1618. Se trataba ahora de hallar un auténtico objetivo. A falta de navíos que desvalijar, Fleury puso rumbo a Porto Seguro, con el fin de tomar la ciudad al asalto. Los soldados embarcados por fin iban a poder demostrar sus capacidades guerreras. Todo parecía ir bien, por fin. Sin embargo, la suerte se ensañó de nuevo con Fleury. La mala organización, la falta de sangre fría por parte de nuestros filibusteros –un poco «aficionados»– y la falta de entendimiento entre sus jefes acabaron con los planes que se habían trazado para tomar la ciudad. Hubo que retirarse penosamente. La expedición se precipitaba hacia el desastre con las numerosas disensiones y la hambruna, que comenzaba a hacer estragos. Entonces, los capitanes se separaron para probar suerte cada uno por su lado. En el curso del largo ascenso hacia el Caribe, el navío de Fleury se transformó en un verdadero buque fantasma: «En aquel estado nuestro bajel estaba como abandonado, todos los días echábamos por la borda los cuerpos de los que morían, unos pidiendo pan, otros agua; otros blasfemaban y maldecían su vida, y otros la de aquel que había sido la causa de que se embarcasen en dicho viaje; otros bostezaban y hacían como si hubieran comido algo, de manera que era algo espantoso ver y oír semejante diversidad de lamentos, que se pronunciaban con una voz tan desgarrada y lánguida que se hubiera dicho que salía de una caverna subterránea, de tan confusa que era. De hecho, parecíamos verdaderos esqueletos o cuerpos que hubieran permanecido enterrados durante días, pues estábamos cubiertos desde la planta de los pies a la cabeza de una mugre tan negra, compacta y pegajosa que más

parecíamos fantasmas que hombres, lo que fue la causa de que cuando arribamos a las Indias, los salvajes creyeron que éramos diablos, diciendo que los franceses no estaban hechos como nosotros…»[xxi].

Felizmente para los que estaban en mejor estado, la aproximación a la isla de Barbados en abril de 1619 impidió a los más reivindicativos asesinarlos para devorarlos. El 21 de abril de 1619 se avistó la Martinica. Se aprovechó el momento para pasar por las armas a algunos hombres que habían tratado de prender la pólvora para acabar con todo el navío. Alentados por la calurosa acogida de los indios caribes, numerosos supervivientes decidieron instalarse con ellos. Gracias a lo cual tenemos un testimonio absolutamente extraordinario, el más antiguo y uno de los más completos sobre la vida de ese pueblo denigrado y desconocido. A pesar de que parte de los hombres se dejara seducir por los encantos de esa comarca paradisíaca, Fleury deseaba más que nunca volver a ver su tierra natal y a su esposa. Estando su navío en muy mal estado, emprendió la tarea, con algunos de sus marinos más fieles, de agrandar una barca de 25 toneladas, traída de Francia, para tratar de hacerse a la mar.

Muy oportunamente, dos grandes embarcaciones holandesas se presentaron allí en la misma época. Hábil negociante, Fleury concluyó una asociación con los batavios para hacer presas, y acabó convenciendo a sus hombres para reemprender la aventura. El plan era simple: la pequeña embarcación de Fleury debía servir de cebo para atraer a los españoles afuera de los puertos de Santo Domingo, poniéndolos así a la merced de los holandeses, que se quedarían en alta mar. Se puede pensar que una especie de maldición se cernía sobre todo lo que emprendía nuestro filibustero, pues la estratagema fracasó. Cansados, los holandeses lo dejaron seguir solo su camino por el sur de

Santo Domingo, donde realizó varias escalas para avituallarse en víveres frescos. Alcanzó después la costa de Campeche, donde la suerte le sonrió por fin en forma de siete fragatas: modestamente cargadas de sal, cochinilla y algunas provisiones, fueron rápidamente desvalijadas. Fleury disponía ahora de una nave algo más grande para volver a atravesar el Atlántico. Después de unas escalas en Florida, Terranova y una última ocasión de perderse hacia Irlanda, Fleury entraba en el puerto de Dieppe el 10 de septiembre de 1620. Su periplo había durado veintiséis meses…

Desarrollo de la bucanería

Con excepción del caso de Fleury, las autoridades marítimas francesas no alentaron las operaciones de saqueo durante ese periodo de paz, y los juicios se multiplicaron, como veremos más adelante. La monarquía inglesa, igualmente en paz con España, era aún más inflexible: después de su ataque a Santo Tomé, Guyana y Trinidad, a su regreso a Inglaterra el filibustero Walter Raleigh fue arrestado y ejecutado.

Aparte de una incursión un poco violenta en Campeche, no se reseñó ningún ataque de envergadura contra una ciudad. Cuando los hombres desembarcaban, era más que nada para procurarse víveres. Sí subsistió, en cambio, un filibusterismo «clásico» basado en el apresamiento de navíos. A pesar de todo, ya empezaban a encontrarse algunos personajes que cobrarán importancia unos años más tarde, en el momento de la colonización de las Pequeñas Antillas: Giron, Pontpierre, Dumé, d’Esnambuc o L’Olive.

Un pasaje del «anónimo de Carpentras» reviste una gran importancia para la comprensión de los orígenes y el desarrollo de la bucanería, que en el futuro será el apoyo y el vivero del filibusterismo caribeño. Cuando la expedición de Fleury alcanzó Santo Domingo por «Corynton»

(actualmente Corindon) y «Platteforme» (Plateforme) cayó sobre dos «mastores» españoles: «Encontramos dos mastores de los cuales uno era un cimarrón y el otro un negro, que tenían diez perros grandes. Nos dijeron que estaban muy contentos de que los hubieran dejado allí unos franceses que se sirvieron de ellos a cambio de conducirlos a su lugar de residencia, que era Baracou [Baracoa, en Cuba]. No obstante, no mantuvieron su promesa, cosa que les había afligido mucho, tanto por el trabajo que se habían tomado para matarles unos bueyes y unos puercos como por el temor que tenían de ser atacados por los de Santo Domingo, donde los habrían conducido para convertirlos en esclavos. Pero, con la palabra del capitán Fleury de que les conduciría a donde quisieran, se pusieron a matar unos bueyes para nuestra provisión, y mataron dieciocho en dos mañanas, y más hubieran matado si los hubiéramos podido salar incontinenti, mas el gran calor de aquellos parajes hace que la carne se corrompa inmediatamente. Le decían al capitán Fleury que si hubiera un gran buque, en menos de quince días o tres semanas lo podrían cargar de cuero de vaca.»

Otro pasaje instructivo: «Hubo seis que 'se degradaron' voluntariamente por algún disgusto que habían tenido con el capitán Fleury, diciendo que amenazaba con no regresar a Francia...»[xxii].

Estos extractos demuestran que los primeros bucaneros fueron españoles. Mucho antes de que se inventara la palabra y de que los franceses se instalaran en permanencia, los «mastores» (del español «matar») cazaban con perros toros para el cuero y cerdos salvajes para carne en Santo Domingo o en Cuba. Se ve lo fácil que resultaba para ciertos marinos o soldados «degradarse», es decir, desertar de su nave para quedarse en tierra. La facilidad con la que estos «mastores» se procuraban recursos altamente beneficiosos para trocar con los buques de paso no hacía sino

reafirmarlos en su decisión. Se comprende mejor ahora la formación de esos núcleos de bucaneros franceses que comenzaron a extenderse en la parte oeste y norte de Santo Domingo en los inicios del s. XVII. España era consciente de ese peligro potencial, ya que el gobernador encomendó a un sargento, desde 1620, que se ocupara de esas manadas convertidas en salvajes[xxiii]. Sin embargo, no fue capaz de valorarlo en su justa medida.

Notas al pie

[1] Probablemente, Nicolas Le Grand de Fécamp, que había sido su teniente en el *Choisy* en 1610.

[2] Tal vez, Nicolas Leroy, señor de Dumé, que desempeñará un papel en la futura colonización de las Antillas.

Capítulo IV

Los inicios del filibusterismo caribeño (1627-1665)

San Cristóbal, un punto clave para las compañías comerciales

Tras la relativa calma de los primeros años del siglo XVII, Europa volvió a sumirse en la guerra, religiosa y política, que había de devastar Alemania entre 1618 y 1648: la Guerra de los Treinta Años. España retomó las hostilidades con las Provincias Unidas en 1621, con Inglaterra en 1624 y con Francia en 1630. Paralelamente, en América, Madrid se vio confrontada con la empresa militar y comercial de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (o WIC: West-Indische Compagnie), fundada en 1621 y que había partido a la conquista de sus diferentes posesiones. De manera que, a partir de 1624, una importante flota holandesa penetraba cada año en el mar Caribe.

Desde 1620, también los franceses y los ingleses mostraron una voluntad expansionista a expensas de los españoles. En 1623 Carlos I, convertido en rey de Inglaterra, abandonó la política de acercamiento a España iniciada por su predecesor, Jacobo I. Así vio la luz, en 1625, un proyecto de formación de una compañía según el modelo de la compañía holandesa. En las Pequeñas Antillas, los ingleses habían tomado posesión de manera informal, ya desde 1620, de Barbados[i], y en 1623 Thomas Warner desembarcaba en San Cristóbal, donde probablemente algunos franceses habían empezado ya a cultivar tabaco. Warner fue

nombrado entonces lugarteniente del rey, en 1625, con el fin de darle más peso a su empresa de colonización de la isla. En 1624, d'Esnambuc pasó varios meses en la Martinica, donde tal vez vivieran aún algunos supervivientes de la expedición de Charles Fleury, mientras que en Francia, Richelieu, en Exteriores desde 1624, aportaba un apoyo constante a las iniciativas encaminadas a la conquista de territorios coloniales. En relación con d'Esnambuc, Charles de Lasalle (o Lasalle)[ii] y sus hombres, esencialmente bretones, utilizaron puntualmente el archipiélago de Les Saintes para operaciones de corso en la región. De d'Esnambuc partió la iniciativa de crear la primera compañía francesa de las Indias, la Compañía de las Islas de América (Compagnie des îles de l'Amérique), inicialmente llamada Compañía de San Cristóbal (Compagnie de Saint-Christophe), con el fin de ratificar la primera ocupación oficial de una de las islas de las Pequeñas Antillas: San Cristóbal. Dominada por un antiguo volcán, la isla tenía una superficie de 168 kilómetros cuadrados. Tenía 35 kilómetros de largo y 11 de ancho y se componía de dos partes unidas por un istmo de arena. Sobre éste se explotó una salina, siendo la sal vital para la conservación de los alimentos.

El acta de constitución de la Compañía declaraba: «Traerán cuanto hayan tomado o recobrado de los piratas y de gentes sin Dios ni ley, así como de aquellos que impidan a los comerciantes franceses y aliados la navegación más allá del trópico de Cáncer por el Sur y del primer meridiano de las Azores por el Oeste»[iii]. El corso, es evidente, constituía uno de los objetivos oficiales de la conquista de San Cristóbal.

Los primeros filibusteros: d'Esnambuc, «Giron», Aubert y los demás…

Podemos situar razonablemente el principio del filibusterismo caribeño en 1627, fecha en que d'Esnambuc regresó a la isla con el poder de entregar patentes. Aunque

falten fuentes, parece que los armamentos decididos u autorizados por d'Esnambuc fueron escasos, y ello a pesar de su pasado de filibustero y del de sus tenientes, Henri de Chantail y Charles de Lasalle. De modo que no encontramos huella alguna del mantenimiento de una embarcación dedicada al corso. Durante esos primeros años de colonización de las Antillas, las operaciones de corso las llevaron a cabo esencialmente, pues, los barcos de paso que venían a avituallarse a la colonia. Citemos al capitán Caverley, llamado «Giron», venido con la escuadra de Cahuzac, escuadra enviada por Richelieu para poner fin a las intromisiones inglesas en la parte francesa de San Cristóbal. Una vez terminada su misión, Giron partió en busca de un botín en compañía del *Sainte-Marie*, el *Dauphin* y el *Aigle*.

El testimonio del español Lucas Francisco es muy instructivo. Hecho prisionero de los ingleses de San Cristóbal en 1630 a continuación del naufragio del *Santa Barbola*[iv], se refugió en la parte francesa de la isla. Desde allí, se embarcó en una nave de Le Havre que salía a corso. Durante una escala en la isla de la Tortuga, la tripulación, al enterarse de la reciente masacre de quince hombres de la isla efectuada por los españoles, decidió entregar al desgraciado a los autóctonos. Defendiéndose con la energía que da la desesperación, éste logró escapar, e incluso hizo prisionero a Jacques de Aguilar (sin duda, Jacques l'Aigle), a quien llevó ante la justicia. Ante los jueces españoles, este último explicó que había abandonado Le Havre catorce meses antes para embarcarse en el navío del capitán Lyot. Al llegar a San Cristóbal, Aguilar había estado ocho meses trabajando, y después se enroló en un buque cuyo objetivo era saquear Puerto Rico. La expedición fue un fracaso, lo cual le obligó a regresar a la Tortuga a cortar madera[v].

Los ejemplos de ese tipo son legión. Guillaume Coppier, uno de los primeros cronistas franceses del Caribe, mientras

narra su experiencia como cultivador de tabaco, evoca su participación en campañas de corso. Otro cronista, Daniel Le Hirbec, escribe: «El 31 del dicho mes me embarco en Niefves [Nieves] en el navío del capitán Denis Anglois, el cual iba en filibusterismo y venía de recorrer el Perú»[vi]. Pablo Ober (sin duda, Paul Auvert) suministra también un testimonio esclarecedor. Ese marino normando, capturado en 1653 por los españoles, explica que, tras llegar en 1634 a San Cristóbal, había permanecido allí catorce años, y después había pasado otros cinco en la isla de la Tortuga. Al igual que Guillaume Coppier, plantaba tabaco y salía a corso. Según él, la isla de San Cristóbal contaba con ocho mil hombres susceptibles de llevar armas, así como con cinco fuertes. Los franceses representaban la mitad de la población armada y podían apoyarse en dos fuertes: el primero contaba con cuarenta cañones y el segundo con veinte. Los demás habitantes de la isla eran ingleses. De sus tres fuertes, el más poderoso poseía veinte cañones y los otros dos entre dos y cuatro piezas de artillería. Pablo Ober sostiene igualmente que ningún barco estaba ligado exclusivamente a San Cristóbal[vii]. Este testimonio confirma pues que el filibusterismo pertenecía esencialmente a capitanes de paso que fondeaban en la isla para reclutar tripulación. Esos filibusteros, además de llevarse una comisión, trocaban enseguida sus presas por tabaco, mercancía muy codiciada entonces en Europa. La declaración de un prisionero español capturado en Brasil y conducido después a San Cristóbal en 1635 confirma también el papel que representaba la isla como base para los filibusteros. Según él, seis o siete navíos se dedicaban al saqueo y venían a trocar sus presas por tabaco con los habitantes que lo cultivaban[viii].

No nos engañemos en cuanto a la importancia de esos buques filibusteros venidos de Europa para surcar el Caribe. En lo que a Francia respecta, los armamentos realizados en

Normandía y en Saint Malo son mínimos. Si bien en 1635, fecha de la colonización de Guadalupe y de la Martinica, se contabilizaron trece armamentos, al año siguiente la cifra cayó a ocho. En 1637 se contaron ocho armamentos, frente a los diez de 1638, cifra que no volverá a superarse. Después y hasta 1652, el número de navíos armados al año oscila entre cero y cinco: ninguno en 1643, uno en 1640, 1649 y 1651, dos en 1642, tres en 1639, 1641 y 1650, cuatro en 1645, 1646 y 1647, y cinco en 1644, 1648 y 1652.

Nos han llegado algunos nombres de marinos que partieron para San Cristóbal: Vincent Grenier, capitán del *Espérance*, nave de 25 toneladas, y Pierre Nepveu, del *Françoise*, en 1637. Al año siguiente, Nicolas Lambert se embarcaba a bordo de un buque de 60 toneladas para pescar manatíes y tortugas, así como para practicar la trata y el corso. Se armó también el *Saint-Louis*, navío de 45-60 toneladas para confiárselo a Pierre Pérou. En 1638, se aparejó otro *Espérance* (50 toneladas) en Honfleur. Gobernado por Isaac de Laumosne, el buque debía adscribirse a San Cristóbal y a las áreas de barlovento. Por último, en 1639 se armaron en Honfleur dos navíos: el *Sainte-Anne*, del capitán Jean Daurriotz (150 toneladas)[ix], y el *Soleil*, del capitán Antoine Le Cesne y del teniente Jean Guéroult (200 toneladas). Estos últimos, que salieron a corso contra los españoles en las Indias Occidentales, estaban de vuelta en el mes de octubre de 1640 con 200 libras de presa para cada hombre de la tripulación. La adquisición de tierras por parte del capitán Antoine Le Cesne a la vuelta de su segunda salida –por una suma de 14.000 libras, en las inmediaciones de Villerville[x] – demuestra el feliz desenlace de sus aventuras.

Finalmente, si bien nos parece que los armamentos fueron relativamente modestos en Francia, no ocurría lo mismo con los otros grandes filibusteros presentes en san Cristóbal: los

holandeses.

El filibusterismo holandés

A partir de los años 1620 y hasta los años 1640, los holandeses fueron los mayores predadores del mar Caribe. Además de las poderosas armadas comandadas por Peter Schouten (1624), Hendriksz (1625), Piet Heyn (1626), Hendrik Jakobs Lucifer (1627), de nuevo Piet Heyn, que apresó la armada de Juan de Benavides en Matanzas (1628), y Hanspater, que se apoderó de Santa Marta (1630), numerosos empresarios privados se libraron también al corso. De manera general, los filibusteros holandeses usaron como base la isla de Curaçao, colonizada desde 1634 por Joannes Van Walbeck, y las demás posesiones que mantenían las potencias del norte de Europa, especialmente San Cristóbal o Providencia, colonizada por los ingleses en 1629.

Detengámonos en el ejemplo de Hendrik Jakobs Lucifer. En 1619 se asoció con Charles Fleury, como hemos visto. En 1625 seguía recorriendo el mar Caribe, como atestigua Diego de Vargas Machuca[xi]. Enrolado en el *San Andrés*, una fragata cargada de sal, ese español había partido de Cartagena con destino a Santo Domingo. En los alrededores de la isla de Santa Catalina, fue capturado por los holandeses, que se repartieron la carga y el aparejo del barco. Tras una escala en la isla de Vacas, donde los holandeses cazaron cerdos salvajes, arribaron a Santo domingo. Desde allí partieron en busca del resto de la flota, esto es, diecisiete buques que estaban anclados entre la Yaguana y las Cayemites. Vargas Machuca supo entonces que su capitán, llamado Lucifer, había apresado veinticinco navíos en un territorio que iba desde las costas de Nueva España, pasando por Tierra Firme, hasta el río Amazonas. Aparte de estos detalles tan interesantes, Machuca asistió igualmente a un intercambio de víveres y de hamacas con los indios caribes en la isla de

Granada.

«Pie de Palo», el terror del Caribe

Es en 1632, de la pluma del gobernador Francisco de Murga, cuando hallamos por primera vez el nombre de Cornelis Jol, «Pie de Palo» o «Patapalo» para los españoles y «Jambe de bois» para los franceses. Éste habría hecho presas considerables en el muelle de «Canba» o «Camba» (seguramente en las islas San Blas)[xii]. Pero sus fechorías no se detuvieron ahí. Al año siguiente, Jol participó en el saqueo de Campeche, tras lo cual el gobernador de Cuba, Bitrian de Beaumont, lo calificó como «el único corsario del año», sin más precisiones[xiii]. El 15 de marzo de 1635, se presentó ante Santiago con dos buques, pero fue rechazado[xiv]. No tuvo mayor éxito en La Habana, donde trató de desembarcar el mes de agosto siguiente[xv]. Tres meses antes, en mayo de 1635, montado en una gran urca* de 120 toneladas con setenta hombres a bordo, apresó una tartana* de pescadores de tortugas y, algún tiempo después, el buque de maestre Galindo, hacia la punta Icacos[xvi]. Por último, en septiembre, Francisco de Riano señala otro enfrentamiento con Pie de Palo hacia Cuba[xvii].

El año 1636 comenzó como el anterior. En seis meses se reseñaron una decena de presas en el Caribe, de las que la mayor parte se atribuye a Pie de Palo[1]. El 29 de noviembre, montado en una urca de 500 toneladas y con el apoyo de ciento veinte hombres y treinta cañones, dio cuenta del buque cargado de cueros del maestre Alonso Guerro y de su capitán Lorenzo Rodríguez. Otra víctima, la fragata de Juan Suárez, que venía de Cartagena y se dirigía a Cuba, fue apresada el 3 de febrero de 1637 en el cayo San Antón. La echaron a pique, probablemente después de que los asociados de Pie de Palo descargasen el cargamento. Ese filibustero dirigía una flota de tres urcas poderosamente armadas: la mayor era de 200 toneladas, contaba con una

tripulación de setenta hombres y con veintiocho cañones, doce de los cuales eran de bronce; otra, de 80 toneladas, estaba equipada con dieciocho cañones, de los cuales catorce eran de bronce; la menor, de 60 toneladas, contaba con veinte hombres y diecisiete piezas de artillería, diez de las cuales eran de bronce. En La Habana, siempre en febrero de 1637, una de esas urcas apresó la fragata del capitán Hernando Calvo de la Puerta, un habitante de la ciudad que había salido del puerto para dirigirse a la provincia de Campeche. Por último, el 22 de febrero, Pie de Palo y sus hombres dieron al traste con una tartana que pescaba tortugas en las costas de Cuba. Tomaron igualmente dos canoas de pescadores.

La mayoría de los buques en los que obraba Pie de Palo habían sido armados por compañías de comerciantes. En cada navío se encontraba uno de sus representantes. Sus órdenes estaban claras: por un lado, debían hundir todo buque negrero que capturasen y liberar a los negros en Curaçao; por otro lado, debían adueñarse de todos los navíos que tomasen parte en el comercio del cobre procedente de Honduras y de Cuba. ¡Los objetivos no podían ser más claros!

Cosa extraña, el Consejo de las Indias declaraba el 22 de diciembre de 1636 que el terrible filibustero se estaba pudriendo en prisión tras haber sido capturado. Esto plantea un problema de fechas[2], en la medida en que se le atribuyen numerosos apresamientos en 1637. Fuera como fuese, el Consejo de las Indias designó a Pie de Palo y a Diego de los Reyes –o Diego el Mulato– como responsables del ataque sufrido por la flota de la Plata, con ayuda de los navíos holandeses destinados en Brasil[xviii].

A pesar de ese supuesto encarcelamiento, Pie de Palo salía el 11 de abril de 1638 de Texel, en los Países Bajos, a la cabeza de una flota de diez buques de guerra armados por la

Compañía de Pernambuco. Su segundo de a bordo seguía siendo Diego el Mulato. Su proyecto consistía en saquear las costas de la Tierra Firme y de La Habana con una flota cuyos buque insignia y nave almiranta estaban equipados con veintiocho piezas de bronce y de hierro colado[xix]. Sin duda, en busca de una nueva edición de la hazaña de Piet Heyn, el único capitán que logró apresar galeones, los Estados de Holanda armaron para Pie de Palo veinticuatro navíos suplementarios[xx]. A decir de los españoles, dichos navíos subieron a treinta y seis unidades la flota de ese filibustero. A finales de 1640, Pie de Palo perdió en una tempestad seis naves armadas y un brulote* en las proximidades de La Habana. Las autoridades cubanas recuperaron setenta y dos cañones e hicieron doscientos cincuenta prisioneros[xxi].

Diego «el Mulato»

Personaje fuera de lo común en más de un aspecto, que más tarde se convertirá en inspiración de novelistas, la otra gran figura del corso holandés de este segundo cuarto del siglo XVII fue Diego. Aparentemente no le disgustaba embrollar las pistas, pues se lo conoce por ocho nombres diferentes: Diego el Mulato, Diego el Mestizo, Diaguillo, Diego de la Cruz, Diego de los Reyes, Diego Grillo, Diego Lucifer, y por último Diègue, en francés. Su lugar de nacimiento es controvertido. Se dice que era de Sevilla, de Bayamo o de La Habana. Lo que sí es seguro es que no le faltaba carácter y que era un provocador. Fue un alegre compañero, guitarrista venido el caso, pero también astuto y determinado, e hizo una carrera sorprendentemente larga para la época, ya que se hablaba de él ya en 1633, ¡y se lo seguía encontrando en 1673!

Uno de sus nombres, Diego Lucifer, sustenta la idea, algo romántica, de que podría ser hijo del capitán holandés Hendriks Lucifer y de una habitante negra de La Habana. Las fechas confirman esa hipótesis, al estar presente Lucifer

en el Caribe antes de 1619 (fecha en la que se asoció con Fleury), mientras que las primeras menciones a Diego aparecen en 1633[3]. Tendría entonces catorce años. Diego se habría enrolado muy pronto con su padre y habría adquirido una gran experiencia en navegación y un conocimiento profundo de las rutas marítimas.

El capitán Domingo de Tartas Salazar, del *San Francisco y San Benito*, prisionero del capitán holandés Adrian Clas, tuvo la ocasión de conocer a Diego. Conducido a bordo del navío agresor, se topó con un personaje a quien los holandeses decían haber apresado en un aviso del que era piloto. Ese desconocido se hacía llamar Diego de los Reyes y decía ser de Sevilla. Pero por su acento, se le tomaría más bien por portugués. El testigo se sorprendió un poco del buen trato que se reservaba a Diego, a quien a pesar de ser prisionero le habían dejado sus trajes, su espada, su daga e incluso su guitarra, con la que distraía a la tripulación. Se enteró igualmente de que los holandeses habían saqueado Honduras (sin duda, la ciudad de Trujillo en 1633[4]), dirigidos por un tal Diego de la Cruz[xxii], un criollo de La Habana a quien habían raptado siendo niño y criado ellos mismos. Más tarde, el gobernador (¿de Curaçao?) había puesto una compañía al mando de Diego, lo había nombrado capitán y le había animado a ir a atacar San Francisco de Campeche. Aunque extrañado por las atenciones que recibía el mulato a bordo de ese navío, nuestro testigo no llegó a ser consciente de que Diego de los Reyes y Diego de la Cruz no eran sino un mismo y único personaje[xxiii].

A principios del año 1633, un testimonio del gobernador de Cuba indica que aún había confusión respecto a la identidad de Diego: «Los holandeses tienen en Curaçao novecientos hombres fortificados, y se jactan de tener como piloto principal a Diego de los Reyes, natural de Sevilla, mulato casado en Holanda»[xxiv]. Algún tiempo después, y

gracias a unas indiscreciones relatadas por prisioneros españoles, las autoridades cubanas supieron que Diego de los Reyes no había nacido en Sevilla, sino que, de hecho, era originario de La Habana[5]. En 1633, el Mulato participó en la expedición de Campeche, y al año siguiente, en compañía de Van Walbeeck y de Pierre Le Grand, se lanzó a la conquista de Curaçao[xxv]. Tres años más tarde, en 1636, lo encontramos asociado a Thomas Newman, capitán del *Happie Return*, por comisión de la Compañía de la Providencia. Al concluir el corso, a la Compañía le costó mucho obtener su parte, pues Diego se había llevado toda la presa únicamente para Holanda[xxvi].

El padre Thomas Gage, célebre cronista de la América española, también tuvo que vérselas con Diego. «Fue pues ese famoso mulato quien abordó con sus soldados nuestra fragata, donde no hubiera hallado recompensa para sus esfuerzos de no ser por las ofrendas de los indios que llevaba yo, de las que ese día perdí el valor de cuatro mil reales de a ocho en perlas y pedrería y casi tres mil en dinero contante y sonante. Los demás españoles perdieron también cada cual unos centenares de escudos*, lo cual constituyó tan grata presa para los holandeses, que despreciaron nuestras burdas mercancías de tocino, harinas y volatería, siendo nuestro dinero mucho más dulce para ellos que toda la miel que se hallaba en nuestro bajel. Yo tenía también otras minucias, como una cama para acostarme, algunos libros, cuadros pintados sobre planchas de cobre y trajes, que solicité a ese capitán mulato, quien tuvo en consideración mi demanda y me los entregó libremente, diciéndome que había de tener paciencia y que no podía obrar del mismo modo con mis perlas y mi dinero [...] después de que el capitán y sus soldados hubieron revisado su presa, pensaron refrescarse con los víveres que llevábamos a bordo; de manera que ese honrado corsario dio una magnífica comida en nuestra

fragata a la que me invitó y, sabiendo que yo iba a La Habana, entre otros brindis bebió a la salud de su madre, rogándome que fuera a verla y le diera recuerdos suyos, y que por amor a ella me había tratado tan civilizadamente como le había sido posible [...] el capitán Diaguillo mandó, por una honradez poco común en un corsario, dejar algunos víveres al maestre de la fragata, aproximadamente cuanto era preciso para llegar a tierra, de la que no estábamos muy alejados, y así se despidieron de nosotros agradeciéndonos el buen botín que les habíamos proporcionado.»

Poco rencoroso, el padre Gage fue a visitar a «la madre de ese mulato que había apresado en el mar todo cuanto tenía»[xxvii].

Broma de provocador, en mayo de 1638 Diego le hizo llegar al gobernador de Cuba, por mediación de un religioso, una propuesta de remisión a cambio de un empleo de general de la flota. Se decía dispuesto a abandonar el bando enemigo y a cuadrarse en el lado de los españoles. Las negociaciones debían desarrollarse así: él lanzaría tres cañonazos en el Morro (la fortaleza) de La Habana como señal de su llegada, y podrían entonces venir a buscarlo a su navío. Si bien en España el consejo de guerra no fue engañado jamás, parece ser que el gobernador de La Habana sí se dejó embaucar. Estaba preparado para recibir a Diego cuando se enteró de que éste se hallaba a cientos de kilómetros de Cuba, saqueando las costas del Yucatán[xxviii].

En 1641, Diego atacó Trujillo, en Honduras. Con el apoyo de cuatro embarcaciones, Diego Díaz Lucifer y sus hombres atravesaron la región por las montañas y capturaron cierto número de mujeres. Se adentraron en las tierras por el camino real, saqueando las aldeas y apresando a los lugareños. Mas el gobernador, Don Melchior Alonso Tamayo, y once de sus hombres se enfrentaron a la compañía enviada a saquear la ciudad de Olancho. Diego

pensaba que encontrarían allí índigo* y escasa resistencia. Dispuesto a todo para no dejarles pasar, el gobernador mató a trece hombres, obligando a los filibusteros a retirarse. A consecuencia de ese incidente, los españoles decidieron despoblar aquellas islas, pensando que a los corsarios les habían informado los indios de las islas de Guanaja y Roatán. A cambio de ataques contra los españoles, estos últimos acordaban efectivamente a los filibusteros acceso a sus puertos y a su brea*, y los avituallaban[xxix].

En septiembre, se denunciaron las fechorías del corsario Diaguillo el Mulato en la región de San Francisco de Campeche[xxx]. En marzo de 1642, Diego trató de alcanzar la ciudad de San Pedro, pero fue reconocido y obligado a retirarse; de vuelta, saqueó Trujillo[xxxi]. Asociado al francés Jean «Gabaru» (seguramente, Gabaret), utilizaba la isla de Guanaja como base desde la cual lanzaba sus ataques. Remontando hacia el Norte, Gabaret fue a saquear Salamanca de Bacalar, un puerto del Yucatán. Apresó al cura, pero se levantó una tormenta que hizo naufragar a dos de sus navíos, uno en los cayos de Santa Cruz y otro a treinta leguas de Trujillo. Los españoles no pudieron emprender el salvamento, pues Diego rondaba por esos parajes y ya había tratado de importunarles[xxxii]. Aprovechando la ausencia de los dos corsarios, los españoles decidieron despoblar esas islas. Ofreciendo presentes a los indios, los engatusaron y los hicieron embarcar para establecerlos en las proximidades de Trujillo[xxxiii].

Al año siguiente, 1643, Salamanca de Bacalar fue saqueada de nuevo[xxxiv], y el aviso del capitán Domingo de Salazar fue apresado[xxxv]. Finalmente, el 20 de julio, cuando el capitán William Jackson vino a vengar la expulsión de la colonia inglesa de la isla de Providencia (Santa Catalina, en la costa de Nicaragua), atacando con dieciséis navíos y mil seiscientos hombres la ciudad de Trujillo (tras haber hecho

lo mismo en Maracaibo y Jamaica), fue Diego Díaz Lucifer quien sirvió como piloto[xxxvi]. Después de haber denunciado esos ataques a Honduras y al Yucatán, el rey de España, cansado de las artimañas y saqueos de Diego, ordenó su arresto a la mayor brevedad posible[xxxvii]. Lo volvemos a encontrar un poco más tarde realizando una captura en las costas de Bacalar, a bordo de una fragata. Llegó a Roatán y planeaba ir a tomar Chalachala, en la costa de Trujillo, a diez leguas, pero el día de la partida una fragata holandesa arribó a puerto. Los dos capitanes se asociaron y apresaron un buque cargado de azúcar y tabaco, y lo condujeron a la isla de Guanaja. Se trataba de un navío de Cuba tripulado por cuarenta y nueve hombres. Los filibusteros no habrían mantenido con vida más que a siete de ellos y asesinado a los demás a sangre fría. Mientras una parte de los filibusteros se llevaban la presa, los otros tomaron la dirección de Chalachala. Pero se alzó el viento y los obligó a regresar y resguardarse en la bahía de Trujillo[xxxviii]. En 1645, se volvía a denunciar a Diaguillo el Mulato, que hacía estragos con seis grandes buques en las costas de Tabasco[xxxix]. Ausente de la región durante los años siguientes, Diego se convirtió no obstante en un personaje mítico, un poco como Lorenzo (Laurent de Graaf) veinte años más tarde. A causa de la destrucción de su base en Guanaja y de la expulsión de la población india que le era adepta, se habría visto constreñido a ir a pasar el invierno en pésimas condiciones hacia los cayos de Bacalar, comiendo tortuga. Esto lo habría determinado a volver a Europa, donde se habría instalado con su mujer en Portugal, pero sólo para preparar mejor su regreso, pues habría hallado un socio, un conde portugués antiguo prisionero de Cartagena, muy decidido a tomarse la revancha sobre los españoles yendo a saquear las Indias[xl].

Parece ser que Diego tuvo al menos un sucesor en la

persona de uno de sus tenientes, un tal «Phelippe»[xli]. Efectivamente, el gobernador de Cuba señaló la existencia de ese corsario, instalado en las costas de Honduras entre las islas de Roatán y Guanaja. Desde allí habría provocado un sinfín de daños, llegando al menos hasta Campeche y Tabasco. Al final de su carrera, «Phelippe» tenía a sus órdenes doscientos hombres a bordo de tres o cuatro buques bien armados.

Diego, el primer filibustero negro al servicio de Francia

Al cabo de diez años de silencio, Diego volvió a aparecer. En 1653, vino a coger comisiones en la Tortuga por cuenta de Francia[xlii]. También es posible que Diego representara un papel en la conquista de Jamaica. Un documento da a entender que un mulato de San Cristóbal propuso un plan para adueñarse de la isla… ¿Se trataba de Diego?[xliii] La pregunta queda en el aire.

En cualquier caso, el 23 de enero de 1669 Baltazar Álvarez, indio de Campeche, declaraba haber sido capturado por un inglés que lo había conducido a Jamaica y después a la isla de los Pinos. Pero de la balandra* en la que viajaba dio razón el filibustero François l’Olonnais (el Olonés). Baltazar desembarcó en Cayo Abraham, y más tarde en la Isla de los Mosquitos. Acabó huyendo, y logró ocultarse hasta que una fragata inglesa que buscaba dos arponeros lo enroló. Algún tiempo después, esa fragata fondeó en Cayo de Cocinas para carenar. Había entonces ancladas allí cuatro fragatas: dos inglesas y dos francesas. Diego el Mestizo gobernaba las dos francesas. La mayor disponía de seis cañones y setenta hombres, mientras que la segunda contaba con dos cañones y cincuenta hombres. Decían estar esperando a otros dos navíos bien armados para navegar hacia Vera Cruz, donde debían converger igualmente otros buques venidos de Jamaica.

A partir de esa fecha, Diego siguió en el bando francés.

Esto lo confirma el testimonio de un prisionero francés, Thomas Fujarte (¿Fourard?), de veinticuatro años, católico de Nantes. Al enumerar las embarcaciones armadas en la isla de la Tortuga, reveló que en la parte Sur se hallaba un buque de catorce cañones cuyo capitán se llamaba Diègue. No sabía de qué nacionalidad era, pero servía bajo la protección del gobernador francés[xliv].

Diego participó más tarde en la toma de Panamá en 1670-1671 a las órdenes del inglés Morgan, con un buque francés, el *Saint-Jean*. Posteriormente, los españoles presentaron en Londres una queja por motivo del robo, hacia La Habana, de un aviso enviado desde Cartagena. Los ingleses, ultrajados, respondieron que, habiéndose firmado la paz, cualquier acto de violencia estaba formalmente prohibido entre los dos reinos. Pero, entretanto, se descubrió que era efectivamente Diego el Mestizo quien había apresado y despojado el aviso, desembarcando a la tripulación en el río de Rosario, unas cuarenta y cinco leguas a sotavento de La Habana. Parecería pues que Diego tuvo en un momento dado una patente de corso inglesa del gobernador de Jamaica, Modyford. En cualquier caso, a partir de 1671 también los ingleses lo buscaban, pues no había efectuado la sumisión[6]. Ese mismo año apareció en Baya Honda, donde apresó dos velas holandesas y se vio a la cabeza de cuatro navíos[xlv].

En junio de 1673 Diego Grillo, comandante de un buque armado con quince cañones, interceptó a una fragata española que iba de La Habana a Campeche. Algunos días después, ciento cincuenta españoles partieron de La Habana en tres navíos para atacarle. Fueron vencidos en la costa de Nuevitas. Diego ejecutó entonces a cuantos habían nacido en España, dejando con vida a los criollos[xlvi]. No obstante, algunos días después la flota española guiada por Mateo Alonso de Huidobro logró por fin capturarlo. Se perdió completamente su rastro; habría sido encarcelado y

estrangulado en Vera Cruz. Así habría terminado esa vida aventurera, tras cuarenta años en la mar.

Como contrapunto a este destino fuera de lo común, al parecer la actividad de los filibusteros franceses en esa primera mitad del s. XVII fue escasa, con excepción de Jean Gabaret y Pierre le Grand[7] ; escasa, en comparación con la de los grandes capitanes de origen holandés. Nuestro corpus de fuentes no narra ninguna acción brillante que poner en su haber. En cambio, sí que sabemos que se asociaron regularmente con los filibusteros holandeses. Varios acontecimientos confirman esta teoría. Durante el ataque a Campeche realizado por Pie de Palo y Diego en 1633, con siete urcas y seiscientos asaltantes[xlvii], se vio efectivamente que entre ellos había franceses. Por otra parte, el 4 de agosto de 1636, Santiago de Cuba fue atacada por dos navíos: uno holandés y otro francés[xlviii]. El 12 de marzo de 1638 en Trujillo, un holandés y un francés entraron en la bahía por la punta de Castilla para saquear y quemar los navíos como el de Michel de Arostegui, y para atacar la aldea india de la isla de Guanaja[xlix]. Por último, en una descripción de la isla de Providencia escrita hacia 1640, el inglés Juan Simiao (¿John Simons?) declaró que navegaba hacia Cuba y Portobelo para piratear con quince fragatas, a las que se sumaron un buque holandés y otro francés[l]. El mismo año, un navío cargado de madera de tintura fue saqueado cerca de Trujillo por una fragata francesa u holandesa. Después del ataque, los filibusteros dejaron partir a la tripulación del buque desvalijado pidiéndoles que se llevaran con ellos a dos negros libres. Cosa extraña, los predadores estimaron que no podían retener a esos dos hombres en contra de su voluntad[li].

La isla de la Tortuga

La Tortuga, nombre mítico en materia de piratería. Situada en medio de las colonias españolas y en las

proximidades de las implantaciones bucaneras del norte de Santo Domingo, la isla de la Tortuga va a sustituir poco a poco a San Cristóbal como base para el filibusterismo.

Cómodo fondeadero cercano a la costa norte de Santo Domingo, a finales del s. XVI y principios del XVII, la Tortuga fue también un refugio natural, como atestigua la desventura ocurrida a la tripulación del *Lion* (35 toneladas) en 1582. Procedentes de Le Havre y tras ser atacados por los españoles, los marinos abandonaron su buque desmantelado y se resguardaron allí. Fueron recogidos semanas más tarde por una embarcación francesa de paso[lii].

En 1607, unos corsarios franceses que habían hecho una presa española abandonaron a la desgraciada tripulación en la isla. Éstos encontraron allí entonces a setenta personas –blancas, negras y mestizas– que buscaban cueros en la costa y cortaban madera[liii] ; una madera que en 1627-1628 vinieron a cargar el *Saint-Pierre* y el *Saint-Thomas*. La actividad económica comenzaba a desarrollarse en la Tortuga. En 1630 la barca *La Cardinale*, de la Compañía de las Indias, partió de Le Havre para la Tortuga, donde debía «recoger los derechos debidos a la mencionada compañía por cuenta del trabajo y manufactura de los hombres que tiene allí, además de cortar y recoger el resto de la carga de madera de palo de brasil de dicha barca»[liv]. Un documento español del mismo año confirma la población francesa, pero sin dar más precisiones sobre su número[lv].

Desde el punto de vista francés, aparentemente la isla era una posesión administrada por la Compañía de las Indias, sin mayor autoridad política. En cambio, para los ingleses, la situación era diferente. En efecto, ciertos habitantes de la isla de Nieves, expulsados por los españoles, fueron a instalarse allí en 1630, dirigidos por el gobernador Anthony Hilton. Obtuvieron de Londres la protección de la *Company of adventurers for the plantation of the islands of Providence,*

Henrietta and adjacent islands[8], y Hilton fue confirmado en su puesto. Cuando murió, poco tiempo después, fue reemplazado por Christopher Wormerley. Sin embargo, un tránsfuga católico irlandés, John Murphy (Juan Morfo), informó a los españoles de que trescientas personas, ayudadas por treinta negros que plantaban tabaco, se habían instalado en la Tortuga bajo la autoridad de un gobernador inglés. Explicó que, si bien había algunos mosquetes y arcabuces almacenados efectivamente en casa del gobernador, no obstante los colonos carecían de disciplina militar, y que el puerto no lo defendía más que una plataforma con seis cañones de hierro. Nuestro arisco irlandés declaró igualmente que esos ingleses pirateaban los navíos que iban de Santo Domingo a Cuba y Cartagena que se acercasen demasiado a las costas de la isla[lvi]. Furiosos, los españoles pusieron en marcha una expedición punitiva. Se dio la orden de reunir una flota en el puerto de Bayaha: cuatro buques comandados por Francisco Trujillo se unieron a los ciento cincuenta hombres enrolados en la isla por el general Ruy Fernández de Fuenmayor. El desembarco tuvo lugar en el puerto de la Tortuga en la noche del 24 al 25 de enero de 1634. La oscuridad era total, y la maniobra de acercamiento difícil. En su precipitación, se ahogaron algunos asaltantes, entre los que figuraba el alférez del capitán Camacho, Pedro de Vargas. Con todo ese estrépito los lugareños, sorprendidos durmiendo, sólo tuvieron tiempo de correr a casa del gobernador, que se puso a la cabeza de la resistencia, pero cayó rápidamente, atravesado por dos lanzas españolas. Los combates continuaron, los españoles tratando de tomar el control de cada casa para desemboscar a los habitantes y masacrarlos. La lucha fue sin piedad. Del lado español, dos soldados resultaron muertos y tres heridos, uno de los cuales fue Juan Morfo, en la frente. Del lado franco-inglés, ciento noventa y cinco habitantes

perdieron la vida, y sólo unos pocos lograron escapar y se refugiaron en la costa de Santo Domingo. Los días 27 y 28 de enero, los buques españoles pudieron penetrar en el puerto, anteriormente ocupado por las urcas que habían de embarcar el palo de brasil[lvii]. Cosa harto extraña, los españoles no dejaron guarnición tras esa acción punitiva, y los que habían huido volvieron a ocupar rápidamente la isla después de su partida.

Aún subsisten zonas oscuras en este terrible asunto. A fe de los documentos ingleses, el gobernador Wormerley no habría sido muerto, sino que habría logrado emprender la fuga hacia Virginia. Después de este episodio, la *Company of adventurers* nombró a otro gobernador, Nicolas Reskinner, que murió poco después[lviii]. Simultáneamente, los colonos ingleses prefirieron abandonar la isla tras la revuelta de sus esclavos negros[lix]. En cambio, los franceses permanecieron en el lugar, y en 1638 el general español Carlos de Ibarra volvió a intentar expulsarlos, sin éxito[lx]. Al año siguiente, se tuvo constancia de una barca inglesa de 200 toneladas, equipada con doce cañones. A bordo llevaba trescientos hombres –entre los cuales había cuarenta mujeres y veinte esclavos[lxi] – que venían a retomar el control de la Tortuga. Los franceses fueron expulsados manu militari, en tanto que Roger Floud asumía las funciones de gobernador, seguido por un tal James que escribió a la *Company of adventurers* para obtener su protección.

Los franceses no se daban por vencidos. Lonvilliers de Poincy, gobernador de San Cristóbal y lugarteniente general de las islas desde el 15 de febrero de 1638, confió al protestante François Le Vasseur la misión de volver a adueñarse de la Tortuga. Con unos cuarenta correligionarios de San Cristóbal, Le Vasseur se estableció en el islote de Port-Margot, a unos veinte kilómetros de la punta este de la Tortuga. Al cabo de tres meses, durante los cuales trató en

vano de entenderse con los ingleses, y gracias al refuerzo de unos cuarenta bucaneros, desembarcó en la Tortuga. Era a finales de agosto de 1640. Derrotados, los ingleses fueron a refugiarse a la isla de Providencia. El nuevo gobernador, Le Vasseur, emprendió entonces la tarea de fortificar la isla.

A pesar de las incesantes querellas entre españoles, ingleses y franceses al respecto de la Tortuga, los filibusteros no dejaron nunca de ir allí a avituallarse. En 1637, por ejemplo, los españoles contabilizaron catorce embarcaciones que salían a corso partiendo de la isla, principalmente holandesas, pero también francesas. Es probable que esos filibusteros frecuentasen también San Cristóbal y que fueran de los que atacaban la ruta marítima entre Santo Domingo, Cuba y Cartagena.

Le Vasseur y de Fontenay: los franceses y la Tortuga

El inicio oficial del filibusterismo francés desde la isla de la Tortuga data de 1641, tras el nombramiento de Le Vasseur como gobernador. En noviembre realizó un acuerdo con Lonvilliers de Poincy a propósito del reparto de las presas que se hicieran en mar: «El reparto de los derechos se efectuará de esta manera: se alzará un décimo del total para la comisión del rey, siendo lo restante repartido en dos partes, una mitad para la Compañía y la otra para el gobernador y los oficiales. De la mitad destinada a los oficiales, el gobernador [Le Vasseur] percibirá dos tercios y el lugarteniente general [Poincy] el otro tercio. En cuanto al alférez y a los tres sargentos, habrá que gratificarlos con algo, en espera de que tengan hombres para concederles exenciones»[lxii].

De hecho, Le Vasseur mantuvo permanentemente un buque corsario, comandado por el capitán Robert Martin. Este último hacía una vez al año un desembarco en las costas de Campeche. Apresaba a indios destinados a ser trocados después por plata o tabaco[9]. Fue por esas mismas

fechas cuando Franco de Acosta, negro del Brasil, fue secuestrado por filibusteros franceses en la bahía de Todos los Santos. Desembarcó en la Tortuga, donde se le puso al servicio del gobernador[lxiii].

El reinado de Le Vasseur estuvo jalonado de operaciones dirigidas por filibusteros y bucaneros. Citemos la exitosa expedición sobre Azua, en 1644, durante la cual la tripulación de tres o cuatro embarcaciones saqueó la ciudad y secuestró a ocho o diez mujeres. De hecho la mitad de ellas fue liberada sin rescate[lxiv]. Más asuntos: en 1650, unos bucaneros ligados a Le Vasseur asaltaron Santiago de los Caballeros en Santo Domingo. El mismo año, en agosto, después de que los españoles expulsaran a los ingleses instalados en Sainte Croix, el general Poincy, siguiendo las directrices del sieur de Vaugalan, habría reunido a ciento sesenta hombres para desalojar a los españoles. Fue así como llegaron a San Cristóbal trescientos colonos y se establecieron en la isla de Sainte Croix[lxv]. El 25 de mayo de 1651, veinticinco filibusteros franceses y holandeses asaltaron Alvarado, en Nueva España[lxvi]. Al año siguiente, unos filibusteros asolaron San Juan de los Remedios, en Cuba, llevándose rehenes consigo[lxvii]. Otro hecho destacable: en 1652, en la isla de Granada, los franceses hicieron una presa a los ingleses. Pero, empujada por los vientos hacia la isla de la Tortuga [*sic*], su presa fue confiscada por el capitán Beaulieu de Rouen puesto que no poseían comisión[lxviii].

Unos años más tarde Le Vasseur, que se había vuelto tiránico, fue asesinado por dos de sus tenientes.

Su sucesor, Timoléon Hotman de Fontenay, caballero de la Orden de Malta de la que Poincy era comendador, firmó igualmente un convenio con este último para el reparto de las presas: «Hemos acordado que de las presas de bajeles que se tomen en mar se hará un inventario de lo que se hallare en el interior de éstos en particular, e incluso de

aquellos que vinieren a la rada de la mencionada isla de la Tortuga cuando el susodicho caballero de Fontenay haya tomado plena posesión y estimado los derechos que pertenecen de ordinario a la comisión, de los cuales el susodicho señor gobernador general ha entregado y entrega la mitad al susodicho señor caballero, y la otra mitad el señor caballero la dejará en beneficio al susodicho señor general»[lxix].

Si creemos a Du Tertre, también Fontenay desarrolló actividades de corso: «No sentía otra inclinación que la de aparejar buques para ir a hacer la guerra en los alrededores de la isla de Santo Domingo y en la costa de Cartagena, donde tomaba cuanto salía o pretendía entrar en las ensenadas, de manera que el comercio cesó por completo»[lxx].

Cuando Fontenay fue nombrado gobernador, la isla contaba con unos quinientos habitantes, de los cuales doscientos cincuenta eran franceses, cincuenta ingleses, ciento cincuenta amerindios y cincuenta negros. La defendían un fuerte que contaba con treinta y cinco cañones, la mitad de los cuales era de bronce, y otras tres posiciones fortificadas, guarnecidas una con seis cañones y las otras dos con cuatro cañones. El puerto albergaba dos pequeños buques, uno que pertenecía a Francia y otro al gobernador. Cuatro botes aseguraban la relación con tierra para traer carne y cueros. Si bien al puerto venían a fondear fragatas corsarias francesas e inglesas, también se han encontrado rastros de seis buques corsarios que habrían obtenido patentes directamente de Fontenay: dos ingleses, dos holandeses y dos franceses, uno de los cuales lo comandaba Diego el Mulato. Esos filibusteros tendrían así en su haber doce presas[lxxi]. El gobernador español de Santo Domingo confirmó en una relación que robaban en las granjas y en los barcos que bordeaban las costas. Había llegado la hora, pues, de desalojarlos[lxxii].

En enero de 1653 la isla de la Tortuga, así como los asentamientos franceses e ingleses en la costa norte de Santo Domingo fueron atacados por los españoles. A estos últimos los comandaba el capitán Gabriel de Rojas Valle y Figueroa y el maestre de campo Juan Morfo Geraldino. Su flota se componía de tres naos y dos barcas. Doscientos hombres desembarcaron el 10 de enero de 1653 a mediodía, y tomaron dos posiciones fortificadas, posiciones que no obstante los franceses consideraban inexpugnables a causa del relieve. Los españoles instalaron allí tres baterías y bombardearon a sus enemigos durante ocho días. Los franceses, con el caballero Timoléon de Fontenay a su cabeza, acabaron por rendirse. Se les mantuvo con vida y se les autorizó a hacerse a la mar con dos fragatas, treinta esclavos y un pasaporte. En contrapartida dejaron a Thomas de Fontenay, hermano del gobernador, como rehén. En el curso de aquellos enfrentamientos, dos españoles y veinticinco a treinta franceses hallaron la muerte[lxxiii]. En la Tortuga, los españoles censaron un molino de azúcar de cobre, setenta esclavos –amerindios de Campeche raptados en 1652– y setenta piezas de artillería en los fuertes. Se puede pensar que parte de los gobernados por Fontenay, expulsados de la isla, fue a reforzar otras islas francesas de América, mientras que otros se unieron a los bucaneros de Santo Domingo. Contrariamente a las operaciones precedentes, esta vez los españoles dejaron en el lugar una guarnición de cien infantes, así como cuarenta irlandeses sometidos a la corona española.

No fue hasta el 24 de agosto de 1654 cuando cinco buques franceses capitaneados por Fontenay trataron de recobrar el control de la Tortuga; fue un fracaso. Pero, en cambio, el 8 de agosto del año siguiente, la isla fue recuperada por un contingente inglés y francés comandado por Elias Watt (o

Ward), con una comisión autorizándole a administrar la Tortuga[lxxiv]. Mas la dominación inglesa no había de durar. En 1659, Jérémie Deschamps du Rausset desembarcó en la isla con dos comisiones, una de Port-Royal en Jamaica y la otra de París, erigiéndolo gobernador de la isla: Watt desapareció. Du Rausset se instaló en Petit-Goâve y dejó al mando de la isla de la Tortuga a su sobrino, Frédéric Deschamps de la Place. Apenas instalado, hizo saber que ya no reconocía la autoridad de Jamaica, motivo por el cual el gobernador d'Oyley envió allí al coronel James Arundell para restablecer la ley inglesa. Esa tentativa abortó: Arundell fue desarmado y devuelto a Jamaica. En enero de 1663, el capitán Langford se puso a la cabeza de otra expedición. Si bien fracasó en quitarle la isla a los franceses, al menos tuvo éxito en hacerse nombrar durante un tiempo gobernador de Petit-Goâve. Al año siguiente, de regreso a Inglaterra, solicitó en vano el apoyo del rey para recobrar la isla de la Tortuga[lxxv]. Desde aquel momento la isla quedó en manos de Francia.

Tras su fracaso ante la Tortuga, Hotman de Fontenay partió para Francia. Algún tiempo después lo encontramos a la cabeza de una expedición filibustera en dirección a los mares del Sur. La flota, que partió de Le Havre, comprendía tres navíos: el de Fontenay, el de Job Forant, un rochelés, y el del capitán Daniel, el *Meautrice*. El relato, escrito por un anónimo[lxxvi], comienza en las proximidades de la isla de Fogo, en el archipiélago de Cabo Verde. Después de haber apresado valerosamente un navío flamenco, nuestros corsarios navegaron por Salvador de Bahía, en Brasil, y más tarde por Río de Janeiro. Avistaron el Río de la Plata en enero de 1658. Todo parecía seguir su curso con los mejores auspicios, y sin embargo… Una grave crisis se desencadenó entre los jefes de la expedición: al enterarse de que el objetivo era ir, pasando por el Estrecho de Magallanes, a

apresar dos navíos cargados de plata de las minas de Potosí en ruta hacia Panamá, el capitán Daniel se negó a proseguir el viaje y abandonó la partida. Poco después Forant privó a su vez de su compañía a Fontenay. Tras quedarse sólo con su navío, éste prosiguió su ruta hacia el Sur. Por motivo de las desastrosas condiciones climatológicas, desgraciadamente no pudo pasar el Estrecho de Magallanes. Cual alma en pena, retomó rumbo al Río de la Plata, confiando en hallar algunas presas por el camino. Y efectivamente, la presa se presentó en forma de un bajel holandés, mas el cazador no fue el que se puede imaginar: el holandés se defendió audazmente, y a Fontenay se lo llevó una bala de cañón. Algo después se toparon en el Río de la Plata con el antiguo cómplice, Forant, quien les hubiera podido prestar su ayuda, pero se escabulló sin combatir.

La epopeya de los bucaneros

Originalmente, el término «bucanero» designaba a los aventureros, corredores de madera de Santo Domingo, que cazaban cerdos salvajes para bucanear su carne –es decir secarla ahumándola– y bovinos para el cuero. Pero en breve se operó un deslizamiento, y el término acabó designando a las poblaciones locales que se libraban a la piratería en el Caribe, en la inmediata proximidad de las costas. La bucanería constituía un excelente aprendizaje para el filibusterismo, y se distinguía de las campañas corsarias por lo reducido de los medios empleados y por la ausencia de armadores dignos de tal nombre; era en cierto modo un filibusterismo «artesanal». A esos bucaneros los descubrió el joven Oexmelin con los ojos de par en par, aproximándose a la Tortuga: «Enseguida se acercó a nosotros un bote en el que había seis hombres que causaron bastante estupor a la mayoría de nuestros franceses, que no habían salido nunca de Francia. Por todo ropaje portaban una casaca de tela y un calzón que no les llegaba ni a la mitad del muslo. Había que

mirarlos de cerca para saber si esas ropas eran de tela o no, de tan manchadas de sangre como se hallaban; estaban morenos, algunos tenían el pelo erizado y otros recogido; todos tenían una larga barba y llevaban una funda de piel de cocodrilo a la cintura, en la que portaban cuatro cuchillos y una bayoneta. Supimos que se trataba de bucaneros»[lxxvii]. Como hemos visto más arriba, en 1607 ya se encontraban algunos franceses en la isla de la Tortuga que iban a buscar cueros a la «isla grande» (Santo Domingo). Y por el «anónimo de Carpentras» conocemos la existencia de esos núcleos de «mastores» españoles que progresivamente irían dejando su lugar a los bucaneros franceses e ingleses en el transcurso de la colonización. Fuera de la Tortuga, en 1630 se tuvo constancia de algunos de ellos en el cabo Tiburón, al suroeste de Santo Domingo[lxxviii]. Antes del gran ataque de 1653, la tendencia era al sedentarismo.

Así, en 1653 los bucaneros eran más de quinientos, repartidos en veinticuatro puntos que iban desde la costa Oeste al centro de la isla. Según el francés Thomas «Vros», franceses e ingleses residían en la bahía Luisa, a orillas del río Nisao (Nizao) y del río Janes (¿Janey?). Vros señala igualmente la presencia bucanera en Puerto Cruz, Juan Rabel (Jean Rabel), Plataforma, Puerto Cayman, Jaina, Corinton (Coridon), Guanaibes (Gonaïves), Jatibonico (Artibonito), San Marcos, Marroyo, Casajo, Jaragua, la Yaguana (Puerto Príncipe), Guabala Chica, Miraguano (Miragoane), Neyba (Neiba), Barraderos (Barradères), Caymites, Siete Ríos, Bonbon (Trou-Bonbon), Île-à-Vache y Puerto Pacomo[lxxix].

Según Du Tertre[lxxx], cansados de la amenaza española que pesaba sobre ellos, cuatrocientos bucaneros se hicieron a la mar en 1659; llevaban una patente de represalias de Watt, entonces gobernador de la Tortuga, para llevar a cabo una incursión en la ciudad de Santiago de los Caballeros, de

donde partían todos los ataques contra ellos. Después de haberla saqueado y tomado a su gobernador como rehén, regresaron con un botín de trescientos reales de a ocho* por participante. Esa ciudad constituía en realidad un objetivo privilegiado, ya que conoció al menos otros dos ataques, en 1682 y 1690[10].

En 1663 los bucaneros soportaron otra ofensiva española contra su asentamiento de Savane Brûlée en Gonaïves, enfrentándose a un cuerpo de quinientos hombres especialmente creado a tal efecto y capitaneado por un flamenco[lxxxi]. Al parecer los españoles lograron entonces reducir el número de asentamientos situados en la costa oeste. En Petit-Goâve, frente a ese nuevo peligro, los cincuenta o sesenta bucaneros que plantaban tabaco habían de retirarse cada noche, por temor a los españoles, a un islote de la rada donde levantaron sus cabañas. Frecuentaban la isla Île-à-Vache; en la costa norte, la más alejada de la ciudad de Santo Domingo, se señala también la presencia de bucaneros, en particular en Samaná, Montechristi, Bayaha (Fort-Liberté), en Le Cap, Port de Paix y en el malecón de Saint-Nicolas. En total, los bucaneros de Santo Domingo eran pues entre tres y cuatrocientos[lxxxii] o, más probablemente, siete u ochocientos[lxxxiii]. Esa cifra parece relativamente estable, pues en 1664, según el gobernador d'Ogeron, se contaban novecientas personas en Santo Domingo, bucaneros o simples habitantes[lxxxiv]. Un poco más tarde, y siempre en referencia a Santo Domingo, el padre Charlevoix[lxxxv] hablaba nada menos que de tres mil bucaneros. Si bien las cifras que suministra parecen cuando menos fantasiosas, ofrece en cambio algún esbozo más realista respecto a tan colorista población: «Su vestimenta consistía en una camisa completamente teñida de sangre de los animales que mataban, un calzón aún más mugriento y hecho como un delantal de tabernero, es decir, abierto por

abajo a la manera de un mandil; una correa que les servía de cinturón y de la que pendía una ancha funda en la que portaban varios cuchillos flamencos y una especie de sable muy corto llamado machete; un sombrero sin ala excepto por delante, donde dejaban un trozo para cogerlo, como las caperuzas; sin medias y con zapatos hechos de piel de cerdo. Sus fusiles tenían un cañón de cuatro pies* y medio de largo, y disparaban balas de a dieciséis libras; con una jauría de veinte o treinta perros, entre los cuales siempre había algún braco o venteador. La caza de vacas era su principal ocupación, y si dedicaban algún momento a la de cerdos salvajes no era más que para divertirse o por tener con qué darse un festín. Más tarde hubo algunos que se dedicaron únicamente a la caza de cerdos, y «bucaneaban» su carne con el humo de la propia piel del animal, cosa que le daba un gusto maravilloso.»

El padre Charlevoix describe la práctica del *matelotage*, igualmente en vigor entre los filibusteros: «Como no tenían mujeres ni hijos siempre se asociaban de dos en dos, se prestaban mutuamente cualquier ayuda que un padre de familia puede hallar en su criado, vivían en una perfecta comunidad de bienes y todo lo heredaba aquel que sobrevivía al otro; llamaban a eso *s'amateloter*, y se daban mutuamente el nombre de *matelot* [...]. Cada día era idéntico al siguiente hasta que se hubiera recogido la cantidad de cueros que se hubieran comprometido a suministrar a los mercaderes; pues entonces el bucanero llevaba su mercancía ya fuera a la Tortuga o a algún puerto de la isla grande [...]. Los más razonables no continuaban con ella (con esa vida laboriosa) más de lo necesario para poder hacerse habitantes. Los demás, lo primero que hacían era derrochar en las tabernas el fruto de su caza, de modo que siempre habían de empezar de nuevo, y muchos se habían acostumbrado tanto a esa vida que se habían vuelto

incapaces de llevar otra diferente. Sus principales *bucanas* eran la península de Samaná, la pequeña isla que se halla en medio del puerto de Bayaha, Port-Margot, Savane Brûlée, hacia Gonaïves, el embarcadero de Mirbalet y el final de la île-à-Vache; pero desde allí recorrían toda la isla, hasta los lugares habitados por los españoles…».

De modo que los hombres que habitaban la costa norte de Santo Domingo iban periódicamente a la Tortuga a vender el producto de su caza (cuero, sebo, carne seca) y a aprovisionarse de fusiles, munición, trajes, aguardiente y, eventualmente, a contratar a un ayudante. Algunos se integraron también en los circuitos comerciales gracias a que situaban agentes en los puertos franceses que se encargaban de recibir y negociar las cargas. Nos hallamos pues muy lejos de la imagen del bucanero que vive en la autarquía como un Robinsón[lxxxvi].

Unos bucaneros molestos

Para un bucanero, pasar por la Tortuga podía ser una ocasión para divertirse en las tabernas, pero sobre todo le permitía cambiar de vida, provisional o definitivamente, participando en expediciones piratas locales. Para los contratados era frecuente pasar de un modo de vida a otro, en función de los intereses de su jefe. Así, en los contratos de Thomas Lamontaigne, nacido en París, y de François Derrien, oriundo de Brest, por cuenta de Louis Gaillart, residente en Santo Domingo, dice: «Para hacer petun[◆], matanza de vacas, viaje por mar y otros trabajos necesarios a cambio de la cuarta parte de lo que pudieran ganar»[lxxxvii].

A ojos del gobernador du Rausset, estos bucaneros gozaban de una libertad excesiva. Solicitó órdenes de París para echarlos de Santo Domingo en provecho de la Tortuga: «Siete a ochocientos franceses [un texto bastante similar nos da una cifra de trescientos] se han instalado en las costas de esa isla [Santo Domingo], viven como salvajes sin reconocer

a nadie y sin que entre ellos haya jefe alguno, y hacen mil fechorías. Robaron varios barcos holandeses e ingleses que nos han causado muchos desórdenes. Viven de la carne de jabalíes y de vacas salvajes y hacen algo de tabaco que truecan por armas, municiones y h. [hombres o trajes[◆◆]]. De modo que sería muy necesario que Su Majestad diera una orden para hacer h. [huir] a esas gentes de la isla llamada La Española y retirarse en dos meses a la de la Tortuga. Cosa que sin duda harían si estuviera fortificada y que procuraría grandes ingresos al Rey si las órdenes permitieran prohibir a todos los capitanes de navíos mercantes y otros trocar o vender a los susodichos franceses a quienes llaman bucaneros que se hallan a lo largo de las costas de la isla La Española, so pena de confiscación de sus bajeles. Entonces se irían a la isla de la Tortuga, que cobraría importancia»[lxxxviii].

Du Rausset precisaba que, en pro del comercio con la isla de la Tortuga, había concedido en efecto patentes de corso, pero a condición de que los navíos regresasen a la isla. Esta relación confirma pues el estrecho lazo que unía en esa época la bucanería y el filibusterismo. Tenemos pues la impresión de hallarnos ante un filibusterismo en pequeño formato, que se traducía en asaltos cometidos en las proximidades, en tierra o en mar, por una población que por turnos era filibustera o bucanera. La recomendación del Consejo de Guerra español confirma esa impresión. Ésta estipula que no es preciso quitar a los habitantes de Santo Domingo las presas que pudieran hacer sobre los enemigos que desembarcasen con barcazas o balandras* para hacer incursiones, dando así a entender que se trataba de presas de escasa importancia[lxxxix]. Esencialmente, el filibusterismo no se había desprendido aún de la bucanería.

Al contrario que los holandeses, que precisaban mantener una importante flota para saquear con eficacia, los franceses,

dada la posición que ocupaban en Santo Domingo, podían contentarse con atravesarla por vía terrestre o emplear pequeñas embarcaciones. Habrá que aguardar a la llegada de los ingleses y a las grandes expediciones terrestres para que el filibusterismo se convierta, en gran parte, en una ocupación a tiempo completo.

Los cinco años durante los cuales du Rausset y La Place fueron gobernadores resultaron insuficientes para meter en vereda a esa población de bucaneros acostumbrados a la vida sin tutela, dueños de sí mismos. Iba a ser precisa toda la habilidad diplomática de una persona como d’Ogeron para que las cosas cambiasen y se tratase de conciliar sus actividades con los intereses de la colonia.

Notas al pie

[1] El 25 de enero, una tartana procedente de Cartagena; el 19 de febrero, una fragata con destino a Caracas; el 23 de febrero, una fragata procedente de Cartagena; el 9 de marzo, una fragata con destino a Nueva España; el 11 de marzo, una fragata perteneciente a Jamaica; el 1 de abril, un navío apresado hacia Cuba; el 11 de abril, una fragata de Cartagena apresada hacia Santiago; el 3 de mayo, un aviso* apresado por una urca*; el 16 de mayo, una fragata que iba a la pesca de tortugas; el 20 de junio, dos fragatas procedentes de Tierra Firme (una de ellas en el cabo de Corrientes). AGI Indiferente general 2536. Consejo de guerra, 4 de julio de 1636.

[2] AGI, Indiferente general 1872. Consejo de guerra, 22 de diciembre de 1636. Otra fuente en Santo Domingo menciona su captura en una carta del 12 de mayo de 1635.

[3] E incluso en 1631 si se cree a Kupperman, Karen Ordahl, que sostiene que Diego habría visitado la isla de Providencia ese año (*Providence Island 1630-1641, the other puritan Colony*, Cambridge, 1993, pp. 39-40).

[4] Siete urcas holandesas entraron en el puerto de Trujillo, los soldados desembarcaron y tomaron siete u ocho cañones del fuerte, los cueros y tintes, y después se fueron a San Francisco de Campeche, donde descendieron seiscientos hombres para un saqueo. AGI, Indiferente general 1871. Carta del marqués de Cadeyreta, 28 de enero de 1634.

[5] AGI, Santo Domingo 101. Enfrentamiento con Pie de Palo, 26 de septiembre de 1635. Diego no fue el único en volverse en contra de su patria de nacimiento, ya que cierto Juan Jinete, igualmente originario de Cuba, fue denunciado como pirata en los años 1620. Según el gobernador Don Francisco Venegas, se adueñó de tres navíos cargados de vino (AGI, Santo Domingo 100. Carta del 15 de diciembre de 1620, La Habana).

[6] CSP America and West Indies, t. III, 1669-1674, Nº 697. Sir Thomas Lynch a Sir Arlington, 17 de diciembre de 1671. Ya no quedarían en el mar más que tres filibusteros: Diego, Yhallahs y Martin. Según la referencia Nº 638, 9 de octubre de 1671, se dice que el capitán Diego, con una patente de sir Thomas Modyford, apresó una pequeña embarcación española y la vendió en la Tortuga.

[7] Pierre le Grand, socio de Diego y de Walbeck en la toma de Curaçao en 1634, tendrá relación con este homónimo que dejó el filibusterismo y retornó a Dieppe después de haber hecho una buena presa en Santo Domingo (Oexmelin, *Les filibustiers…, op. cit.*, p. 87).

[8] [*Compañía de aventureros para la plantación de las islas de Providencia, Henrietta e islas adyacentes.* (N. de la T.)] CSP America and West Indies, t. I, 1574-1660, p. 123. Henrietta corresponde a la isla de San Andrés y la isla Association a la Tortuga.

[9] AGI, Patronato 273 ramo 5, f. 85 y una comisión del 26 de noviembre de 1648,

a nombre de Robert Martin, conservada en los Archivos Departamentales de Loire-Atlantique, B 5659, pero falta texto, comunicación personal de Michel-Christian Camus.

[10] En 1682, el Consejo de Guerra mencionó que los franceses de Santo Domingo venían a causar perjuicios a la ciudad de Santiago de los Caballeros, que tenían veintiséis poblados y diez mil hombres armados en la isla (AGI, Indiferente general 1878. Consejo de Guerra, 11 de febrero de 1682). En 1690, el 5 de julio según los españoles, los franceses atacaron con tres mil hombres, infantería, caballos y música; frente a ellos no eran más que seiscientos con unas cincuenta o sesenta armas de fuego para hacerles frente, teniendo el resto lanzas. Los franceses penetraron el 6 de julio y la incendiaron; tuvieron sesenta bajas, mientras que los españoles sólo tuvieron trece (AGI, Santo Domingo 73. Consejo municipal, 5 de agosto de 1690).

◆ Tabaco, en ciertas lenguas amerindias. (N. de la T.)

◆◆ En francés «habits», puede corresponder igualmente a la «h.» (N. de la T.)

Capítulo V

La época dorada de la Tortuga

En el imaginario hollywoodiense, la isla de la Tortuga está poblada de filibusteros organizados según sus propias leyes; la realidad era, por supuesto, bastante diferente. En octubre de 1664, la Compañía de las Indias Occidentales nombró gobernador de la Tortuga y de la costa de Santo Domingo a Bertrand d'Ogeron, sieur de la Bouere. Éste desembarcó en un territorio de 37,5 km de largo por algo menos de 7 km de ancho, poblado por doscientas cincuenta almas[i]. Según Oexmelin, «esa isla no es accesible más que por la parte Sur, por un canal de dos leguas de ancho que la separa de la isla de Santo Domingo y donde tiene un puerto bastante bueno. Se está al resguardo de todos los vientos, que no son nunca violentos en esas zonas; ese es el único puerto que tiene que pueda servir como resguardo a los bajeles. Sólo hay una pequeña población llamada Basse-Terre donde se encuentran los comercios de los habitantes y los taberneros que están delante del puerto [el fondeadero de Basse-Terre tenía capacidad para veinte a veinticinco pequeños navíos y otras tantas barcas, según una memoria de 1663[ii]]. En la isla hay cinco zonas habitadas, a saber: Basse-Terre, Cayonne, la Montagne, Ringot y Pointe au Maçon [...]; en general hay poca agua en la isla, con excepción de algunas fuentes donde los lugareños van a extraerla, cosa que les obliga a recoger agua de lluvia. En la isla de la Tortuga se encuentran todos los frutos que nos vienen de las Antillas; se cultiva un tabaco

excelente, que supera en calidad al de las otras islas. Las cañas de azúcar son de un grosor extraordinario y tienen más azúcar que en otros lugares, es decir, que son menos acuosas. Crecen varias plantas y árboles medicinales. Hay poca caza; los únicos animales de cuatro patas que se ven son jabalíes, que se llevaron desde Grande Terre[◆] y que se han multiplicado bastante. Pero, según una ordenanza del Sr. d'Ogeron, que era gobernador en mis tiempos, está prohibido cazar con perros para no causar una gran merma de esos animales, de manera que en caso de necesidad los lugareños puedan alimentarse de ellos»[iii].

D'Ogeron, gobernador de la Tortuga

Para el gobernador d'Ogeron, el filibusterismo era fundamental para la Tortuga. Muralla de la colonia en medio de territorios controlados por los españoles, era igualmente un factor de desarrollo comercial. De manera que d'Ogeron no se contentó con entregar comisiones: participó en la financiación de ciertas operaciones y, en particular, en asociación con dos comerciantes, en el armamento de un navío para el filibustero Trebutor; éste, acompañado por el capitán Gascon, dio cuenta de un negrero portugués de 250 toneladas, el *San Antonio e as Almas*, con doscientos esclavos a bordo, cerca de las costas de la isla de Granada[iv].

Según la relación de Thomas Fujarte, d'Ogeron poseía sus propios buques de corso: una fragata y una pequeña galeota* de guerra, de ocho a diez cañones. En la misma época, el gobernador había acordado su protección a otra embarcación dotada de catorce cañones que anclaba en la parte sur de la isla. El capitán de esa galeota se llamaba Diego; nuestro testigo no podía adivinar que se trataba del mismo personaje con quien ya nos hemos topado, el famoso Diego el Mulato, a quien Madrid buscaba activamente para poner término a sus actividades filibusteras… Había otra fragata (capitán «Peroteo», seguramente Péroteau), que

había regresado de corso siete u ocho meses antes con una presa. Dicho capitán había penetrado en el puerto de la Tortuga para comprar cinco cañones para pertrechar su presa, que había dejado en Île-à-Vache. Aparentemente no la había presentado a las autoridades para adjudicación[v].

D'Ogeron era un hombre de mano dura, un gobernador emprendedor que se había propuesto meter en vereda a la población francesa de Santo Domingo, acostumbrada a la libertad. En 1665, d'Ogeron hubo de enfrentarse a la tentativa de sedición encabezada por el capitán Dumoulin en el momento en que trataba de imponer a los filibusteros la obligación de traer de vuelta sus presas para adjudicación a la Tortuga[vi]. En 1666, cuando fue cuestión de crear una milicia en Petit-Goâve para proteger la colonia frente a la amenaza de un conflicto con los ingleses, los habitantes se sublevaron. Pero las tensiones internacionales fueron favorables a los filibusteros. A la guerra de Devolución (1667-1668), que opuso a Francia y España, le siguió, cuatro años más tarde, la Guerra de Holanda (1672-1678), en la que las Provincias Unidas se aliaron a España. Francia entregó masivamente patentes a los filibusteros, autorizando el apresamiento de buques holandeses, patentes que vinieron a sumarse a las que ya estaban en vigor contra los españoles. En cambio, d'Ogeron se topó con un obstáculo importante: el predominio de los filibusteros ingleses en el Caribe.

Los filibusteros ingleses en posición de fuerza

El inmenso esfuerzo militar desplegado por los holandeses en el Caribe durante los años 1620-1640 será sucedido por el «periodo inglés». Antes incluso del tratado de Westfalia, en 1648, las Provincias Unidas disminuyeron considerablemente sus armamentos en corso en provecho de operaciones comerciales más rentables. El predominio inglés comenzó realmente con la expedición organizada por la *Company of Adventurers for the plantation of the Island of*

Providence, Henrietta and adjacents islands, dirigida como una represalia por la expulsión de colonos de la isla de Providencia por parte de los españoles.

En 1641, William Jackson llegó de Inglaterra a la cabeza de una flota. Tras tomar refuerzos en Barbados y en la parte inglesa de la isla de San Cristóbal, saqueó Maracaibo en enero de 1643. En abril, le echó el ojo a Jamaica, donde de hecho se instaló durante algún tiempo. El mismo año, y después de haber atacado Trujillo, en Honduras, tomó el camino de vuelta a Inglaterra, junto con sus once navíos y sus mil doscientos hombres[vii]. Fue a partir de la toma de Jamaica, en 1655, cuando se intensificaron las operaciones. El 10 de agosto el general Goodson saqueó Santa Marta; al año siguiente arrasó Río de la Hacha. Durante el verano de 1656, el general Myngs atacó Tolu y Santa Marta, y en 1659 se lanzó al asalto de Cumaná, Puerto Cabello y Coro.

Si bien la guerra entre España e Inglaterra concluyó oficialmente en 1659, los particulares tomaron el relevo y armaron buques para plantarle cara a los españoles. Y es que una parte de las tropas de Cromwell, que permaneció en Jamaica, así como muchos enrolados de las Pequeñas Antillas, habían roto con Inglaterra. Sus difíciles condiciones de vida, en particular el contrato de alistamiento de siete años –frente a sólo tres en Francia– representaron un papel crucial. Esos hombres aguerridos conformaron una reserva que iba a alimentar la aventura filibustera inglesa.

En general, las operaciones terrestres inglesas estuvieron coronadas por el éxito. Mansveldt tomó Santiago de Cuba en 1662[1], Morgan atacó Campeche en 1663, mientras que en febrero Villahermosa, en la costa de Tabasco, caía en manos del coronel Edward Morgan, tío de Henry. En junio de 1665, David Marteen saqueó Granada con la ayuda de Henry Morgan y de unos filibusteros franceses. Fue la primera intervención francesa en el bando inglés. Una comisión del

gobernador de la Tortuga autorizó a Pierre Le Grand y a otros franceses a respaldar más tarde a los ingleses en el ataque a Sancti Espiritu, en Cuba, en noviembre de 1665. Y el 25 de mayo de 1666, los ingleses junto con ochenta filibusteros franceses volvían a tomar Providencia –Santa Catalina para los españoles–. Ocurrió lo mismo en Puerto Príncipe (Camagüey) el 27 de marzo de 1668, en Portobelo el 10 de julio, en Maracaibo el 9 de marzo de 1669, en Granada en 1670 y por supuesto en Panamá a principios del año 1671.

En la época en que d'Ogeron obtuvo su mandato como gobernador, Port Royal, en Jamaica, era la principal base filibustera del Caribe: ofrecía las mejores condiciones de avituallamiento, así como de entrega y adjudicación de las presas. De manera que no era sorprendente encontrar en 1663, en una lista de buques de guerra privados de Jamaica, cuatro barcos y naves que reunían treinta y dos cañones y doscientos cincuenta y ocho hombres, todos ellos franceses, capitaneados por los capitanes Davis, Buckell (sin duda, Bequel) y Colstree[2].

El gobernador en todos los frentes

En 1665 el capitán Moreau efectuó varios apresamientos por comisión de Lord Windsor, gobernador de Jamaica. No obstante, en la medida en que ésta había caducado, las autoridades inglesas consideraron juzgarlo por piratería[viii]. Al año siguiente el capitán Roc[3], a bordo de un navío de dieciséis cañones, tomó a los españoles una presa cuando salía de Cartagena, presa que fue conducida a Jamaica, donde firmó una licencia autorizando a otro capitán a conducir a los prisioneros a tierras españolas[ix]. D'Ogeron, entonces consciente del problema, escribió: «También confiamos en impedir que los franceses se establezcan desde ahora en Jamaica, donde los extranjeros no pagan derecho alguno, no más que los ingleses; varios se han retirado allí. Confiamos en atraer aquí incluso a varios ingleses, a quienes

tendremos asegurados si tenemos la libertad de armar algunos barcos en guerra y avezar por ese medio a nuestros franceses, de manera que se conviertan en gentes completamente ligadas a Su Majestad en todas las ocasiones en que desee servirse de ellas…»[x].

En lo tocante al reclutamiento de filibusteros ingleses por parte de los franceses, es sintomático el ejemplo del corsario inglés Griffin, *persona non grata* en Port Royal por motivo de sus escritos sediciosos. Siempre en busca de reclutas de calidad, d'Ogeron le concedió una patente de corso: «Nos gobernador del Rey en la isla de la Tortuga y Costa de Santo Domingo, bajo la autoridad de los Señores de la Compañía de las Indias Occidentales, hemos dado permiso y comisión al señor Guillaume Griffin, capitán de una pequeña fragata llamada *Petit-Saint-Nicolas*, para ir a las islas de Barlovento o allende, según le parezca, y hacer la guerra a los españoles, enemigos declarados de Su Majestad»[xi].

Lo mismo ocurre con el filibustero inglés John Bennett. Después de la prohibición del filibusterismo inglés en Jamaica en 1670, d'Ogeron le entregó una patente: «Nos, gobernador del Rey en la isla de la Tortuga y Costa de Santo Domingo, bajo la autoridad de los Señores de la Compañía de las Indias Occidentales, hemos dado permiso y comisión al capitán Jean Bennett, al mando de una fragata llamada *Saint-David*, equipada con dieciocho cañones, para hacer la guerra a los españoles y holandeses enemigos de Su Majestad, apresar sus navíos, desembarcar en sus tierras y traer de vuelta a la isla de la Tortuga los susodichos navíos y cuanto hubieren podido tomar en caso de desembarco, junto con los principales oficiales de los susodichos navíos, para acceder a la adjudicación»[xii].

El gobernador de la Tortuga mantenía igualmente estrechas relaciones con Port Royal. Así, Nicolas Gruchy, maestre de barca*, le confió al gobernador de Guadalupe que

había hecho la travesía entre esa isla y Jamaica con las bodegas cargadas de cacao y de madera de Campeche por cuenta de d'Ogeron. Las mercancías habrían sido tomadas a los españoles por una fragata comandada por el caballero de Plessis. Y concluía que «el retiro que hacen allí los corsarios franceses, ingleses y holandeses les proporciona un comercio notable»[xiii].

Algún tiempo después, d'Ogeron trató de instalar a un comisionario en Port Royal, siendo su misión alzar el diezmo de las presas francesas realizadas bajo patente. La carta destinada al coronel Robert Byndlos es esclarecedora al respecto: «Me tomo humildemente la libertad de encargaros que entreguéis a la persona que consideréis adecuada la carta del notario y el poder que os envío para que pueda recuperar lo que a Monseñor el Almirante deben los capitanes filibusteros y sus tripulaciones que se hicieren a la mar con patente otorgada por mí y arribaren a Jamaica para disponer de sus presas…»[xiv].

El episodio François l'Olonnais

De todos los filibusteros franceses de los años 1660, François l'Olonnais (el Olonés) fue el que marcó más profundamente ese periodo. Ciertamente Trebutor, «el mejor piloto que existe en América», Jean Moreau, Gascon, el caballero de Plessis y los capitanes Louis, Champagne, Moulin y Roc contribuyeron al éxito del filibusterismo francés, pero el Olonés tiene un lugar aparte.

Tras llegar al Caribe en calidad de enrolado, el Olonés pronto se convirtió en bucanero, para luego unirse a una tripulación de filibusteros. Fueron su valor y su determinación los que le hicieron destacar y le permitieron convertirse rápidamente en capitán. Hay que añadir que el Olonés gozaba de una reputación de crueldad, habiéndolo visto unos testigos ejecutar a sangre fría a varios prisioneros. Si bien las primeras expediciones no fueron

muy convincentes, la gloria le llegó con la expedición de Maracaibo. Fue la primera gran expedición de filibusterismo francés en la segunda parte del s. XVII.

La expedición de Maracaibo

En junio de 1666, d'Ogeron entregó una patente portuguesa al Olonés y a Michel Le Basque[4]. ¿Por qué portuguesa?, simplemente porque en ese momento Francia estaba en paz con España y el gobernador no podía entregarla en nombre de Francia. Los dos capitanes abandonaron la Tortuga a la cabeza de cinco o seis embarcaciones y de cuatrocientos hombres. Sin duda para avituallarse, dos pequeñas embarcaciones francesas saquearon algunas granjas y gallineros en la costa norte de Cuba[xv]. De camino apresaron dos buques españoles que incorporaron a la flota. El navío más importante, *La Cacaoyère*, bautizada así por su cargamento de cacao, contaba con dieciséis cañones. Rápidamente se convirtió en la nave almiranta de François l'Olonnais. El segundo navío fue llamado, por los mismos motivos que *La Cacaoyère*, *La Poudrière*[◆]. Tras haber asediado el fortín que cubría el acceso al lago de Maracaibo, los filibusteros llegaron ante Las Barbacoas, una aldea india, donde fueron rechazados. A pesar de ese contratiempo, Maracaibo cayó. Después de haber saqueado la ciudad y rechazado los refuerzos que llegaban de Mérida la Grita, los hombres del Olonés se adueñaron de Gibraltar, donde se habían refugiado los ricos habitantes de Maracaibo. Los filibusteros franceses los torturaron para sonsacarles el emplazamiento de los escondrijos donde se ocultaba su tesoro. Recorrieron entonces los campos, adentrándose hasta doce leguas* hacia el interior, saquearon las granjas y dieron caza al ganado.

Sin olvidar llevarse los ornamentos y las campanas de las iglesias para edificar una capilla en la isla de la Tortuga, el Olonés y sus filibusteros partieron. La expedición había

durado dos meses. Según los españoles, se llevaron el equivalente a trescientos mil reales de a ocho, a lo que hay que sumar los esclavos y diferentes navíos. Ese gigantesco botín se repartió en Gonaïves y, según el Olonés, se distribuyeron doscientos reales de a ocho a cada hombre de la tripulación[xvi], cosa que representaba para un bucanero nada menos que el equivalente a cuatro años de trabajo.

Seis meses después, fuerte por sus éxitos –¡pero ya con los bolsillos vacíos!–, el Olonés volvió a salir a corso. El 3 de mayo de 1667, acompañado por sus capitanes Moïse Vauclin, Le Picard, «Yupre», Jean «Manse», «Pedro Suco» y «Abricel», partía de la isla de la Tortuga a la cabeza de seiscientos hombres con una flota de seis o siete buques. Su objetivo parecía ser la región del lago Nicaragua, hasta entonces preservada de las operaciones de filibusterismo. Desgraciadamente, los vientos en contra llevaron a la expedición al golfo de Honduras. Después del saqueo de Puerto Caballos (actualmente Puerto Cortés) y de San Pedro de Ulúa, cuyos botines resultaron ser irrisorios, apresaron algunos navíos. Lo narra Baltazar Álvarez, indio de Campeche capturado por el Olonés; según él, los filibusteros dieron cuenta de un navío español en el golfo de Honduras, de una fragata de La Habana en el puerto de Puerto Caballos y de una pequeña barca en el río de Ulúa[xvii]. Instalados en la isla de Roatán, aguardaron pacientemente a que pasase la flauta* que hacía el trayecto de Honduras a España. Acabaron por apresarla, pero descubrieron con amargura que, procedente de Cuba, transportaba aún productos europeos, es decir, hierro, libros, aceite y papel. Nuestros aventureros debieron decirse que en ocasiones el filibusterismo era una actividad ingrata. Al no lograr sus objetivos, surgieron disensiones; los capitanes Vauclin y Picard abandonaron la flota. Al final, la mitad de los efectivos reunidos por el Olonés abandonaron la partida.

Este último persistió en su objetivo, a pesar de todo: llegar al río de San Juan para alcanzar las ciudades situadas en el interior: Managua, León y Granada. Mas un pirata no siempre es un catalizador de suerte: como si el sino se ensañara, su navío naufragó en «Cornelan»[5]. Avanzando después en piraguas robadas a pescadores de tortugas, otro escollo se materializó en forma de combatientes indios, que hubo que apartar a golpe de arcabuz o de pica… En plena naturaleza hostil, devorados por los mosquitos y las fiebres, los hombres se separaron en pequeñas unidades con el fin de aumentar sus posibilidades de salir vivos de allí. No fue el caso de François l'Olonnais, que fue capturado por los indios cuando iba en busca de vituallas y «asado a la parrilla», según Oexmelin[xviii], aunque más prosaicamente, según fuentes españolas, resultó muerto en el curso de un enfrentamiento. Fin de la expedición.

Tras el saqueo de Veragua, dirigido por los supervivientes de la «aventura del Olonés», Pierre Le Picard y Moïse Vauclin, los filibusteros franceses de la Tortuga, privados de su carismático jefe, cerraron filas en 1667 tras el pabellón del galés Henry Morgan.

La Tortuga en pos de Henry Morgan

Bajo su mando tuvo lugar, en 1668, la primera expedición franco-inglesa sobre Puerto Príncipe, en Cuba. La ciudad cayó rápidamente ante el asalto de setecientos filibusteros apoyados por cuatro buques, y se logró un beneficio de sesenta a ochenta reales de a ocho por hombre. El mismo año, en junio de 1668, Morgan reunió a quinientos hombres en nueve navíos para adueñarse de un objetivo de categoría: Portobelo. Escuchemos al capitán Jean du Plan, segundo comandante de a bordo: «Los jefes que han dirigido la toma de esta plaza son Henry Morgan, Jean du Plan, Juncon, Jean Flattert, Hamol Clerc, el capitán Raflecourt, Collart, Jean Maurice y Jacques Maurice; el décimo día del pasado junio,

cuatrocientos veintidós hombres tomamos tierra a una legua de Portobelo en veintiocho botes y piraguas, habiendo dejado nuestros buques en Boca de Tierra, que dista 37 leguas del lado oeste del susodicho Portobelo. En la décima mañana del mencionado mes, a las cinco, nos situamos bajo las murallas del fuerte Santiago, fuerte que dispone de treinta y dos cañones, en su mayor parte grandes culebrinas, y en un momento nos apoderamos de la ciudad. Después de tres o cuatro horas de combate nos vimos constreñidos a tomar al asalto el mencionado fuerte, nos apoderamos de la guarnición, que pasó casi toda por las armas pues no queríamos dar cuartel. A la mañana siguiente, undécima del mes, después de haber descansado, cruzamos al otro lado del río y atacamos el fuerte de San Felipe, guarnecido con doce grandes cañones; al cabo de tres o cuatro horas de combate se rindió por capitulación. Tras cuarenta días de permanencia en el mencionado fuerte, la enfermedad habiéndose llevado a la mitad de nuestra gente, que había muerto tanto por el combate como por enfermedad, nos vimos obligados a abandonar esas plazas. Los españoles nos entregaron 10.000 escudos por retirarnos. Si hubiéramos tenido al menos ochocientos hombres hubiéramos llegado a Panamá, situada en el mar del Sur, a dieciocho leguas por tierra del susodicho Portobelo, y nos hubiéramos adueñado fácilmente de todo el mar del Sur y del reino de Perú[6] »[xix].

Cada hombre se embolsó en esa aventura seiscientos cincuenta reales de a ocho. Por último, en marzo de 1669 y por consejo de Pierre Le Picard, Morgan navegó de nuevo hacia Maracaibo, fuerte por el apoyo de ocho navíos y quinientos hombres. Idénticas causas llevando a idénticas consecuencias, allí también tuvo éxito.

Paralelamente a esas expediciones espectaculares, otros filibusteros seguían trabajando en solitario. Citemos el desgraciado encuentro del sacerdote español Juan Luis con

El Maltese, el Maltés. Luis se había embarcado con la flota de Nueva España en calidad de chambelán del navío *Santo Christo y el Ángel*, comandado por el capitán don Manuel y Guevara. Ese buque abandonó el convoy en las inmediaciones de las costas de Santo Domingo con el fin de llevar unos despachos a Campeche. Al aproximarse a la isla de los Pinos, una vela les salió a la zaga. Los filibusteros bombardearon y tomaron al abordaje el *Santo Christo*. Los españoles pidieron entonces cuartel, al hallarse enfermo su capitán y ser numerosos los heridos. Se accedió a su petición, a pesar de que el lance había sido severo para los filibusteros: el capitán «el Maltés», caballero de la orden de Saint-Jean, murió, y veintidós de sus hombres resultaron heridos. Los prisioneros españoles fueron repartidos entre los dos buques y depositados, dieciocho días después, en el cayo «Las Doce Leguas», en la costa sur de Cuba. Los filibusteros franceses conservaron en su fragata a dieciocho hombres, entre los cuales figuraba el piloto, el carpintero y el calafateador. Al amparo de una patente entregada por el rey de Francia, habían levado anclas trece días antes que el resto de la flota. Partieron pues de nuevo rumbo a la Tortuga para descargar su presa, carenar y aguardar a la flota francesa[xx].

La toma de Panamá o la lucha contra los intereses españoles

Conscientes de la inminente prohibición del filibusterismo en el bando inglés, al año siguiente franceses e ingleses decidieron organizar un gran golpe tomando la ciudad de Panamá, en la vertiente pacífica del istmo. A las órdenes de Morgan, treinta y seis navíos y mil ochocientos cuarenta y seis hombres, entre los cuales había ciento veinticinco franceses, se reunieron en la isla Île-à-Vache. La flota contaba con ocho buques franceses: el *Sainte-Catherine*, capitaneado por Trebutor (cien toneladas, catorce cañones, ciento diez hombres); el *Galliandena*, del capitán Gascon

(ochenta toneladas, diez cañones, ochenta hombres); el *Saint-Jean*, del capitán Diego, y el *Saint-Pierre*, capitaneado por Pierre Santot (dos navíos de ochenta toneladas, diez cañones y cincuenta hombres); el *Diable Volant*, de Desnaugla (cuarenta toneladas, seis cañones, cincuenta hombres); el *Cerf*, capitaneado por Joseph (veinticinco toneladas, dos cañones, cuarenta hombres); el *Lion*, dirigido por Charles (treinta toneladas, tres cañones, cuarenta hombres); y por último el *Sainte-Marie*, del capitán Jean Linaux (treinta toneladas, cuatro cañones, treinta hombres): una flota realmente considerable para un objetivo particularmente ambicioso. El gobernador Baas narró esta expedición: «El pasado mes de marzo, mil quinientos o mil seiscientos filibusteros ingleses y franceses, procedentes de Jamaica y de Santo Domingo, se reunieron en Île-à-Vache y partieron bajo la dirección del inglés Morgan a tomar la isla de Santa Catalina, la cual saquearon; tras haber capturado a unos guías para conducirles a Tierra Firme, redujeron a los españoles, que se hallaban en una situación muy ventajosa y, siguiendo su camino, fueron a Panamá. Mas antes de llegar se encontraron a una legua de allí a los españoles en pie de guerra, esperándoles. Tuvo lugar un combate, y los españoles fueron derrotados. Panamá fue tomada y quemada. Y al cabo de un mes de estancia, durante el cual se saqueó y se hizo contribuir a los alrededores de la ciudad, los filibusteros se retiraron pacíficamente y regresaron a Île-à-Vache, donde, por lo que se dice, Morgan no rindió cuentas demasiado bien»[xxi].

Tras haber arrollado las sucesivas líneas de defensa de los españoles, la ciudad fue tomada el 19 de enero de 1671. El botín, considerable, había de ser repartido en 1.800 partes, quedándose en 50 a 60 reales de a ocho por hombre. A pesar de tales éxitos, la corona inglesa, presionada por los comerciantes y los hacendados de Jamaica, decidió prohibir

el corso para estabilizar la región. Se firmó un tratado de paz entre Inglaterra y España, que autorizaba y regulaba el comercio.

El saqueo de Panamá fue pues la última operación de filibusterismo inglés. Morgan, filibustero fuera de lo común, se convirtió en adjunto al gobernador. Elegido para hacer aplicar el tratado de paz y poner fin al corso, fue inflexible con sus antiguos compañeros. Como prueba de su rigidez, no dudó en hacer colgar a dos filibusteros, «arcabucear» a otro[xxii] y entregar seis hombres a los españoles de Cartagena en 1687[xxiii]. Todos ellos habían desobedecido y se habían librado a actos de piratería.

Los ingleses abandonan oficialmente el filibusterismo

Si bien ciertos filibusteros ingleses se refugiaron cerca de las costas de Carolina, donde, hasta 1685, gozaron de cierta inmunidad, la gran mayoría de ellos halló en la tala de madera tropical un sustituto al corso. Eso fue lo que constataron los españoles, observando navíos y hombres dedicados al comercio de la madera en la isla de Santa Ana, en la laguna de Términos y a los lados del cabo Catoche. Los españoles estimaron que todos los meses entre doce y quince buques atracaban en Cozumel, en la bahía de Asunción, y en el cabo Catoche, movilizando a más de dos mil hombres[xxiv]. Pero, desde la perspectiva de los españoles, esta actividad también era sinónimo de inseguridad. Por una parte, porque atraía a cierto número de rufianes. Por otra parte, porque esos nuevos leñadores se entregaban, llegado el caso, a pillajes. Finalmente, algunos, como William Dampier, el gran cronista inglés, volvieron a su primer amor y salieron a corso. Es lo que hicieron en 1672 los ingleses instalados en la isla de Santa Ana, cercana a la desembocadura del río Guaçacalco. Al saquear una aldea india, Acalapa, provocaron el éxodo de otras tribus hacia el interior. Otros más contrataron a un guía y capturaron ocho

indios que después trocaron por maíz[xxv]. A finales del año 1674, los filibusteros ingleses se apoderaron de dos fragatas de trata en la desembocadura del río San Juan. La primera la capitaneaba Francisco de Rivas, y la segunda el marqués de Villalta, de Cartagena.

Se llevaron igualmente a cabo operaciones de filibusterismo cerca de las barreras* de San Pedro, San Pablo Obliteque, Santa Ana y Tonala. En la región del delta, los piratas se desplazaban en piragua y saqueaban las ciudades. Por último, en 1673 las embarcaciones españolas que habían partido de Santa Cruz para inspeccionar Santa Ana atacaron la provincia de Tabasco. Una barca francesa que trataba de escapar naufragó y cincuenta hombres huyeron. Partieron en piragua y, junto con otros piratas, asolaron algunos pueblos de la provincia de Agualuxcos y de la Chontalpa[xxvi].

Los españoles solicitaron en 1674 la posibilidad de armar unos buques para salir a corso contra los ingleses instalados en la laguna deTérminos. Pero el Consejo de las Indias no fue favorable en absoluto, siendo la paz con Inglaterra demasiado preciosa para el equilibrio entre las potencias europeas[xxvii]. No obstante, el Consejo de Guerra español otorgó una patente a un corsario irlandés, «Don Phelippe», para inspeccionar los buques que se dedicasen al comercio de maderas[7]. Por otra parte, Lynch, el gobernador de Jamaica, trató en vano de prohibir la tala de madera para apaciguar las relaciones con los españoles.

El 12 de mayo de 1676, ciento cincuenta ingleses remontaron el río Segovia ayudados por los indios xicaques, sus amigos. Embarcados en cinco piraguas y seis canoas, entraron en la ciudad de Nueva Segovia. Habían dejado sus navíos al cuidado de quince ingleses, veinte negros libres, un piloto, un marino español y cuatro indios. Se trataba de una fragata de ocho cañones, *El Sevillano*, robada a unos españoles, de un bergantín y de una balandra. Los

filibusteros pidieron cincuenta mil pesos por no quemar la ciudad y entre ocho y diez mil por liberar a los prisioneros. Ante la negativa del gobernador, incendiaron parte de la ciudad y la iglesia antes de retirarse. Es de suponer que esos ingleses habitaban en el río Jamastrán[xxviii]. El 30 del mes de junio siguiente los mismos hombres –aparentemente– dejaron su flota en Portete y remontaron el río Matina con sus piraguas. Se adueñaron del valle de Matina, pero más tarde fueron rechazados por doscientos arqueros indios y quinientos habitantes[xxix].

Francia vacila, la Tortuga declina

En Francia, Luis XIV acabó por prohibir también el corso. Declaró: «Señor d'Ogeron, las comisiones que habéis entregado a ciertos súbditos míos para salir a corso contra los españoles pudiendo alterar la paz y la buena inteligencia que existe entre nos y nuestro estimado y bien amado buen hermano el rey de España, os envío esta carta para haceros saber que mi intención es no sólo que revoquéis toda comisión de guerra que podáis haber entregado hasta este momento, sino también que en el futuro observéis el no expedir ninguna más de no ser por orden expresa mía…»[xxx].

No obstante, en 1672 el rey de Francia, enfrentado a una nueva guerra, se mostró mucho menos intransigente con el filibusterismo francés. En el curso de la guerra de Holanda, que puso a Francia frente a España y las Provincias Unidas, d'Ogeron pudo apelar a los filibusteros de la Tortuga. El objetivo era que se unieran a la flota real comandada por d'Estrées, con miras a atacar Curaçao. Mas el *Écueil*, uno de los dos navíos de d'Ogeron, tuvo la desgracia de naufragar en la costa de Puerto Rico. Si bien el gobernador logró escapar, buena parte de los supervivientes, entre los cuales había filibusteros, fue diezmada. D'Ogeron declaró entonces: «La adversidad nos ha privado de trescientos habitantes, los mejores de la colonia, cuya pérdida es casi irreparable»[xxxi].

Ese desafortunado episodio marca el principio del declive de la Tortuga como base filibustera. Aunque algunos años después el cronista Moreau de Saint-Méry apuntaba aún la presencia de algunos habitantes y un cura, este declive no mermó. «Ya no se contaban más que setenta hombres armados en 1692, y ese número disminuyó a la mitad al año siguiente, tanto más por cuanto que el señor Du Casse los incitaba a trasladarse a Port-de-Paix; en 1694, se halla totalmente abandonada»[xxxii].

El propio d'Ogeron había tomado la costumbre, desde los años 1670, de residir en Petit-Goâve, en la costa oeste de la isla, al igual que lo hizo, antes que él, el gobernador Du Rausset. Ese emplazamiento, dotado de una hermosa rada particularmente propicia para el anclaje de grandes barcos, se convirtió progresivamente, desde 1676, en el nuevo centro francés del filibusterismo en el Caribe.

Notas al pie

◆ Nombre que dieron los franceses a la parte occidental de Santo Domingo. (N. de la T.)

[1] Edward Mansfield para los ingleses; en realidad era de origen holandés.

[2] CSP America and West Indies, vol. 2, 1661-1668, núm. 621. Lista de buques de guerra privados pertenecientes a Jamaica y a la Tortuga en 1663, y British Library, Addenda manuscripts núm. 11410, f. 10. El capitán Davis tiene una nave holandesa y una comisión portuguesa; está armado con seis cañones y tripulado por cuarenta hombres; tiene también un filibote* perteneciente al gobernador de la Tortuga, pero no saben el nombre del capitán, está armado con nueve cañones y tripulado por ochenta hombres; a continuación el capitán Buckell con una fragata francesa armada con ocho cañones y tripulada por setenta hombres, y el capitán Clostree con comisión francesa, sesenta y ocho hombres y nueve cañones.

[3] Se conoce igualmente su asociación con Trébutor en 1673 y su fracasada tentativa de ataque a Mérida. No se lo vuelve a mencionar en los archivos hasta 1695, por una solicitud de carta de naturalización. (AN, Colonies, C8 A9, f. 2. Despacho de Blénac y Dumaitz: «El filibustero llamado Roc establecido en Cayenne solicita carta de naturalización.») Entretanto, parece ser que habría servido, pero más bien en calidad de jefe de expedición.

[4] En realidad, Michel de Maristegui. Un homónimo, Antonio de Maristegui, aparentemente un honrado comerciante, sudó la gota gorda para demostrar, con la ayuda de pruebas genealógicas, que no existía parentesco alguno entre el filibustero y él. (AGI, Santo Domingo 196. Cartas de Francisco Alboro, 10 de septiembre de 1678 y 31 de julio de 1681.)

◆ De «poudre», pólvora. (N. de la T.)

[5] En su página web, www.geocities.com/trebutor, Raynald Laprise sugiere que se trata de Corn Island [islas del Maíz], en la costa de la actual Nicaragua.

[6] En esa época el «reino de Perú» abarcaba el actual Perú, pero también Ecuador y parte de Chile. Desde que se abandonaban las costas pacíficas de Panamá hacia el Sur se podía decir que se tomaba rumbo a Perú.

[7] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas e informes de las flotas de Barlovento, Diego Henrique. Consejo de Guerra, 31 de marzo de 1676. Tal vez se trate de Philip Fitzgerald, guardacostas y corsario irlandés al servicio de España.

Capítulo VI

Grandeza y decadencia del filibusterismo caribeño (1676-1685)

Los primeros años de la guerra de Holanda no fueron en absoluto ricos en operaciones marítimas. El abandono por parte de los ingleses del filibusterismo, entonces dirigido por Morgan, tuvo consecuencias, sin duda. Pero la agitación que se había apoderado de parte de los colonos desde que se les prohibió comerciar con los holandeses, proveedor más ventajoso que la Compañía de las Indias, aparece también como una posible explicación. Tal vez el gobernador d'Ogeron aplicase al pie de la letra la prohibición del filibusterismo que había emanado de Versalles. En cualquier caso, en un primer momento no se señalan más que dos operaciones de escasa envergadura. En marzo de 1672 la ciudad de Los Cayos, al norte de Cuba, fue atacada por un buque filibustero. La tripulación robó cuanto pudo y raptó a doce o catorce mujeres –«por eso se percataron de que se trataba de franceses», refería maliciosamente un narrador español–, a las cuales volvieron a soltar un poco más lejos[i]. Unos días más tarde, una piragua a bordo de la cual iban veinte franceses sustrajo su embarcación a un habitante de La Habana, Antonio Romero. La condujeron a Île-à-Vache para luego poner rumbo a la Tortuga[ii].

Paralelamente, los enfrentamientos entre los españoles y los bucaneros franceses continuaron. En diciembre de 1673, los primeros hicieron una incursión en Le Cap, donde

mataron a dos hombres[iii]. En cuanto a los bucaneros, saquearon Cotuy en 1674 antes de quemar todo el pueblo. Como represalia, los españoles atacaron los asentamientos franceses que había enfrente de la isla de la Tortuga: veintidós franceses muertos y sesenta y cuatro casas quemadas, así como las plantaciones de tabaco[iv]. Los españoles arremetieron también contra la presencia francesa en el cabo Samaná. En 1688, ese asentamiento de veintiséis bucaneros que también cultivaban tabaco, maíz, bananas, yuca y judías[v] fue atacado por un centenar de españoles: dos franceses resultaron muertos y otros catorce fueron tomados como prisioneros. Por último, otros bucaneros instalados entre el cabo Saint-Nicolas y el cabo Tiburón, así como en la punta de Mongon, realizaban incursiones en territorio español[vi].

D'Ogeron y la alianza franco-inglesa

Como reacción a esta agresividad española, y después del regreso de d'Ogeron a Petit-Goâve, el filibusterismo franco-inglés recobró vigor. Testimonio de ello es el infortunio acaecido a Pedro de Arrieta. En la noche del 15 de junio de 1674, mientras cargaba mercancías en los cayos de Manzanilla, fue capturado por el capitán Daniel «Conuna» y conducido, a bordo de una fragata de sesenta hombres y siete cañones, a la isla de la Tortuga. Permaneció allí como prisionero durante ocho meses. Entonces defendía la isla un pequeño fuerte equipado con cinco cañones de hierro. Los franceses reunieron setecientos hombres para saquear Cuba, pero la escasez de buques disponibles los forzó a abandonar el proyecto. Durante su cautividad, Pedro de Arrieta fue un observador privilegiado, que describió por ejemplo la llegada de tres pequeñas fragatas apresadas en Cuba y en Cartagena; había entonces doce barcos saliendo a corso. Lo embarcaron de nuevo en un buque filibustero y logró escapar durante una escala en Jamaica.

En esa época, Jamaica era un vivero de filibusteros sin empleo: al menos diez mil hombres esperaban ser llamados para alguna empresa. Al no conceder patentes de corso su gobernador inglés, se veían obligados a ir a la Tortuga para obtenerlas de los franceses. Por otra parte, las frecuentes relaciones con la costa de Campeche y la laguna de Términos, donde trescientos franceses e ingleses explotaban el bosque, mantenían ocupada la flota de transporte basada en Jamaica[vii].

Julien de «Xon» (¿Julien de Jonc?), hecho prisionero del capitán Bréha como consecuencia del ataque a Campeche en 1685, relató su experiencia de filibusterismo entre 1675 y 1677. Tras salir a corso con el capitán Roche por la costa de Caracas, apresó un buque portugués que transportaba pescado y sal, y que les fue sustraído después por un inglés. Más tarde partió de Caimán, donde probablemente cazaba tortugas, rumbo a la costa de Cartagena con el capitán «Daniel» (sin duda Daniel «Conuna»), en una fragata tripulada por sesenta hombres. Apresaron la fragata *Portuguesillo*, procedente de Portobelo, y robaron el dinero que los marinos en fuga dejaron sin custodia. Fue un golpe doble: apresaron igualmente el convoy de Juan de Massa Barado y se repartieron con la tripulación de otro navío comandado por el capitán Spring el botín, que se componía de algunos esclavos, dinero, cera y trajes. En total, los dos buques sumaban doscientos hombres. Julien de «Xon» navegó después con el capitán La Sonde por los cayos del Norte, donde apresaron una barca con cueros y veinte cajas de cañafístula*, antes de retornar a Petit-Goâve[viii].

En abril de 1675 fue el inglés John Bennett, con patente de d'Ogeron, quien interceptó al *Buen Jesús de las Almas* de Bernardo Ferrer Espejo. Ese navío transportaba la soldada de la guarnición de Santo Domingo: más de cuarenta y seis mil pesos[ix]. Dos meses más tarde, el 15 de junio, un capitán

francés penetró por la noche en el puerto de Trinidad con dos buques. Mientras todo el mundo dormía, raptó a cincuenta personas, entre las cuales había mujeres y niños. Después saqueó la iglesia, matando al sacristán antes de llevarse todo el dinero[x]. Algo más tarde se supo que había sido un inglés.

MARACAIBO…

El 21 de junio de 1676, ciento cincuenta filibusteros penetraron en la laguna de Maracaibo. Cincuenta de ellos perecieron durante el desembarco, cosa que no impidió a los supervivientes saquear la ciudad durante tres días, sustrayendo más de trescientos mil pesos, masacrando a veintisiete habitantes y llevándose consigo ciento treinta esclavos[xi]. Un inglés que venía de Jamaica[xii], el capitán «Caesar», participó en la incursión, pero el grueso de su tripulación era francesa. ¿Formaban parte de las tropas de Lagarde, procedentes de Santo Domingo, o bien venían de la Martinica, donde se contaban entonces diez mil hombres armados y veinte mil esclavos? Aparentemente, «de allí salían piratas para hacer incursiones en Tierra Firme»[xiii], cosa que confirma el testimonio de Julien Santer, que partió de la Martinica en el *Popa Azul* rumbo a Honduras. Fue allí donde se enfrentó al *Gran San Pablo*, perdiendo su brazo izquierdo en lo más arduo del combate. Reivindicó también la captura del *Concordia*, navío del convoy de Portobelo, así como el apresamiento de cinco fragatas holandesas, cuatro en la costa cubana y una en las costas de Guinea[xiv].

Durante el año 1677, se constató una reanudación de la actividad filibustera. En abril de 1677, André Ribot condujo a doscientos cincuenta franceses e ingleses hacia la laguna de Términos (Península de Yucatán). El convoy comprendía un bergantín y dos fragatas comandadas por el capitán Jorge Riveros (o Rivas) y el capitán Ramos. La armada atacó sucesivamente Coatzacoalcos, Acayuca, Alvarado,

Tacotalpa, Cosamaluapán y San Francisco de Campeche[xv]. ¿Se trataba de la misma flota que pretendía adueñarse, en Jalapa, de un cargamento de armas y dinero recuperado del naufragio de una fragata guardacostas, en la embocadura del río Grijalva? En cualquier caso, la expedición fue un fracaso[xvi].

Algo más tarde, el marqués de Maintenon reunió algunos filibusteros y saqueó Margarita, tras lo cual pusieron rumbo a la costa de Caracas, penetraron catorce leguas en el interior e incendiaron Valencia. Después le tocó a Maracaibo ser atacada por cuatro barcas, con algo menos de doscientos hombres a bordo[xvii].

Más tarde se supo que cinco embarcaciones «piratas» procedentes de la Tortuga se habían apoderado de la fortaleza y del puerto de Santa Marta. En el tiempo que tardaron los refuerzos en llegar desde Cartagena, los asaltantes ya se habían volatilizado, llevándose consigo prisioneros (el gobernador, el obispo y algunos habitantes) y dejando la ciudad convertida en un montón de cenizas[xviii]. Lagarde y el inglés Coxon estaban a la cabeza de esa expedición que, según el gobernador de Jamaica, sir Thomas Lynch, fue poco rentable[xix]. En septiembre, por el otro lado del mar Caribe, al norte de Vera Cruz, un filibustero francés y algunos ingleses desembarcaron en el puerto de San Marcos de Apalache. Mataron indios y capturaron a dos religiosos que más tarde trocaron nada menos que por cerdos. Después recorrieron el golfo de México y allí apresaron dos buques, uno de los cuales transportaba vituallas[xx].

Los años Granmont

El año 1678 verá un nuevo asalto a San Francisco de Campeche: a partir del 7 de julio, ciento ochenta filibusteros franceses e ingleses a bordo del *Toro* (capitán Jorge, sin duda, Ribaut) comenzaron el saqueo. Primero atacaron la

piragua de tres indios pescadores, después una lancha con dos indios y un español que transportaban sal, y por último asolaron la ciudad hasta el martes 12 de julio. Se retiraron con el botín antes de la llegada del gobernador de Mérida[xxi]. Fue en mayo de ese mismo año, en ocasión del naufragio de la flota de d'Estrées en el archipiélago de Aves, en la costa de Venezuela, cuando apareció por primera vez el nombre de François Granmont de La Mothe, más conocido hoy en día con la ortografía «Grammont».

El objetivo de la expedición francesa comandada por d'Estrées en 1678 era reducir al silencio el principal bastión holandés en el Caribe: Curaçao. Mas en la noche del 11 de mayo, a causa de un fallo de navegación, nueve naves de la flota real y cuatro buques filibusteros de Santo Domingo, que se habían unido a la operación, naufragaron en los arrecifes. En tanto que d'Estrées ponía rumbo hacia Petit-Goâve antes de regresar a Francia con lo que quedaba de la flota, Granmont fue encargado de dirigir las primeras operaciones de salvamento. Una vez realizada su misión y los navíos carenados, volvieron a partir rumbo a Maracaibo. Allí, Granmont atacó el fuerte protegido por catorce cañones y algunas bombardas y defendido por una guarnición de setenta soldados españoles. Frente a su negativa de rendirse, mandó construir escaleras y cavar una trinchera para alojar una batería de dos cañones. Después, los filibusteros, «que tienen más ardor que disciplina, en cuanto creyeron tener suficientes escaleras solicitaron a Granmont que las alzasen para escalar, pero él quiso aproximar más su trinchera para no perder tanta gente». El comandante español, consciente de que el asalto era inminente, prefirió rendirse. Salió con su espada e hizo que su guarnición entregase las armas. Granmont ocupó entonces la fortaleza y después alcanzó la ciudad de Maracaibo, abandonada por sus habitantes. A continuación tomó el camino de Gibraltar. En el lago del

mismo nombre, se apoderó de dos navíos, uno de los cuales era una fragata de doce cañones, y, después de haber desembarcado, marchó sobre Trujillo. Un testigo relata que «dando un enorme rodeo de cuarenta y cinco leguas por un camino [Granmont y sus hombres hallaron] un río tan rápido que no [pudieron] atravesarlo más que sujetándose firmemente los unos a los otros y pasándose las armas de mano en mano por el único lugar por donde se podía vadear. De manera que Granmont hubo de hacer que parte de su gente entablase una escaramuza contra los enemigos, que estaban a cubierto en una trinchera al otro lado del río. Después de que una compañía pasase y tomara las armas, se adentró en la trinchera, retirándose los enemigos a los bosques. Al no hallar más resistencia, nuestra gente marchó derecha hacia la ciudad, de la que los enemigos se habían llevado cuanto [habían podido]»[xxii].

Poco después del regreso de Granmont y de sus hombres, Fransquenay, futuro gobernador de Santo Domingo durante los años 1683-1684, organizó una incursión a Santiago de Cuba. Desembarcó por el sureste de la ciudad a la cabeza de un escuadrón de ochocientos hombres, en su mayor parte filibusteros. Pero se perdió y la expedición hubo de desandar el camino[xxiii].

Aunque la guerra de Holanda terminase en agosto de 1679 (tratados de Nimègue), no por ello cesó el corso. En febrero de 1679, según algunos cronistas, Granmont habría proyectado atacar Puerto Príncipe. Así, una de las memorias de d'Estrées hace alusión al saqueo de esa ciudad por ciento cincuenta hombres. Por su parte Charlevoix escribió que, después del fracaso de Santiago, otra banda de filibusteros saqueó la ciudad de Puerto Príncipe. ¿Se trataba acaso de una operación conducida por Granmont?[xxiv] Es poco probable. Los franceses llegaron por el puerto de Guanaja (Cuba), a catorce leguas de Puerto Príncipe. A esos

trescientos cincuenta hombres los guiaba un mulato, antiguo esclavo rebelado desde hacía unos años. Remontaron de noche por el bosque, descansando durante el día. Al cabo de tres días de marcha, llegaron a las inmediaciones de la ciudad el jueves 23 de febrero, ya caída la noche. Pero un cura que volvía del campo pudo dar la alerta. Al ver que habían sido descubiertos, los filibusteros aceleraron y sitiaron la ciudad antes del alba, desplegándose en pequeños grupos para evitar la huida de los habitantes con sus riquezas. Muchas mujeres y niños trataron de aprovechar la oscuridad, pero setenta fueron apresados. Los filibusteros se instalaron en la iglesia principal; después de haber desvalijado la ciudad, cargaron el botín en las monturas y se llevaron prisioneros. Los españoles les tendieron una emboscada a siete leguas de la ciudad, en pleno bosque. Bajo la protección del estandarte de Su Majestad, rezando a su patrón, Santiago, y repitiendo algunos nombres mágicos, los españoles atacaron y recuperaron parte del botín y de los rehenes[xxv]. En septiembre, en el puerto de Puerto Caballos (Honduras), filibusteros franceses e ingleses unidos se llevaron gran cantidad de índigo y un millar de botellas de vino[xxvi].

Al asalto del istmo de Panamá

En unos meses tuvieron lugar varios ataques sobre el istmo de Panamá. Según la crónica de Lionel Wafer, los capitanes La Sonde[1], Roze y Coxon atacaron en diciembre de 1679 una pequeña aldea a orillas del río Chepo: «Cheapo es un gran río cuya embocadura no es buena a causa de los bancos de arena. Toma su curso en las inmediaciones del mar del Norte* y mucho antes sigue hacia el Este [...], la ciudad de Cheapo se halla en este último lado, a cierta distancia del mar, mas es pequeña y de escasa consideración. De hecho se puede decir que sólo subsiste gracias a sus pastos, donde se cría ganado...»[xxvii].

A decir del obispo de Panamá, doscientos indios y ochenta y dos filibusteros arremetieron contra la ciudad. Sin embargo, cinco días antes del ataque, los habitantes tuvieron conocimiento del proyecto de los filibusteros, de modo que se enviaron trescientos hombres de las ciudades vecinas para frenar el asalto. Llegaron en el momento en que los habitantes se habían atrincherado en la iglesia y obligaron a los filibusteros a retirarse. Estos últimos se fueron entonces a Portobelo el 10 de febrero de 1680; atrincherados en el fuerte Jerónimo, los españoles resistieron ante este nuevo ataque, especialmente gracias al fuego de nueve mosquetes que impedían un asalto frontal. Los españoles, pensando erróneamente que los filibusteros estaban ebrios, aventuraron una salida y mataron a treinta de sus asaltantes. Un día después, éstos levantaron el campo y partieron de nuevo rumbo al mar del Norte, saqueando al pasar las casas alejadas del fuerte, reuniendo un botín de veintitrés mil pesos. Siempre según el obispo de Panamá, hubo un segundo ataque unos días más tarde. Domingo de las Nieves confirma ese testimonio y explica que el ataque tuvo lugar en la madrugada del 2 de marzo. John «Explingue» y La Sonde llevaron al combate a trescientos hombres, a los que hay que sumar doscientos indios. Tras el saqueo de Portobelo, se dirigieron a la isla de los Monos, apresaron dos fragatas y fueron a carenar a Bocas del Toro. Cuarenta días después, fueron a avituallarse a Rancho Viejo con el fin de prolongar la operación y de ir al mar del Sur. No obstante, la muerte de su jefe, La Sonde, provocó disensiones, y se separaron en dos grupos[xxviii]. Según otra fuente, La Sonde no habría hallado la muerte en ese momento, sino que, sencillamente, no deseaba continuar la expedición hacia el mar del Sur[xxix].

La crónica de Charlevoix y el testimonio de Andrés de Morales

El mismo año, Granmont se hizo a la mar en dirección a Cumaná, decidido a emplear una patente concedida por el

gobernador francés de Santo Domingo, Jacques Nepveu, sieur de Pouançay, antes de la paz de Nimègue. La narración de Charlevoix es esclarecedora al respecto: «El 14 de marzo de 1680 echó el ancla en Isla Blanca [La Blanquilla] y el 18 envió a buscar piraguas a Tierra Firme; el 25 le trajeron siete. Las mandó aparejar para la guerra y mientras se trabajaba en ello envió en busca de prisioneros a los que tirar de la lengua; los tuvo el 3 de junio y por ellos supo que al amparo del fuerte de la Gonaire había fondeados tres buques de veintidós, dieciocho y doce, y que en Porto Cavallo [Puerto Cabello] había uno de cuarenta piezas de artillería… Pasó revista a su gente y vio que tenía ciento ochenta hombres. Al día siguiente embarcose en un solo bajel, dando orden a los otros de venir a su encuentro a Gonaire, estando atentos a sus señales y llevando las piraguas a jorro*. Acercose hasta estar a cuatro leguas de tierra. En cuanto se hizo de noche, montó con toda su gente en las piraguas para hacer el resto del camino a remo. Al llegar a una pequeña ensenada que está a media legua de la ciudad, perdió sus piraguas y a un hombre que se ahogó… Aún quedaba una hora de noche cuando alcanzó la tierra; púsose en marcha sin perder un momento y a trescientos pasos del lugar donde había desembarcado, sorprendió a cuatro hombres que descubrieron su presencia a los de la ciudad mediante un tiro que tuvieron tiempo de disparar antes de ser desarmados. Esto le obligó a acelerar el paso. Llegó a la puerta del Este a ritmo brioso y con la bandera desplegada; y a pesar de que la defendieran doce cañones, la franqueó sin resistencia. No se detuvo y avanzó hasta un fuerte que distaba cien pasos de la ciudad, al que mandó inmediatamente atacar dos veces vigorosamente: él mismo, a la cabeza de los granaderos, entró por las brechas. Tuvo una baja, y los enemigos veintiséis de los treinta y ocho que componían la guarnición; el resto pidió cuartel y lo obtuvo.

Inmediatamente Granmont hizo ondear su bandera sobre el fuerte y gritó "¡Viva el rey!", cosa que intimidó tanto a la guarnición de otro fuerte, compuesta por doce hombres, que el gobernador vino a recibirlo a la puerta y se rindió prisionero con toda su gente. Todo esto se llevó a cabo con cuarenta y siete hombres, al no haber podido los demás mantener el paso cuando Granmont aceleró en el momento en que se vio descubierto. En cuanto la tropa estuvo reunida, el general situó cuerpos de guardia en todas las partes donde fuera preciso, arrasó las obras en curso, clavó el cañón[♦] y se atrincheró en los dos fuertes. El 27 de julio se trasladó a la ciudad, desde donde hizo varias salidas sobre los enemigos, que comenzaban a aparecer por todas partes, y al día siguiente, estando sobre aviso de que se acercaban doscientos hombres enviados de Cariaco, dio la orden de embarcar a toda su gente. Esa expedición le procuró mucha gloria por su conducta y por la bravura que demostró, pero no le brindó un gran botín»[xxx].

Andrés de Morales aporta otras precisiones. Apresado en Sibarima mientras estaba cargando madera y tabaco, permaneció quince meses como prisionero de Granmont en Petit-Goâve. Contó que el capitán filibustero, segundado por el capitán Penn, tenía una fragata de catorce piezas de artillería y una tripulación de ochenta hombres. Con el apoyo de la balandra* del capitán inglés «Chapin Rey»[2], que comandaba a cuarenta hombres, y del buque de dos cañones del capitán Braxa (Bréha), navegaron rumbo a La Guaira y desembarcaron en la playa de Thacuto. Una mala elección. Las canoas se despedazaron contra los arrecifes, provocando que muchos hombres se ahogaran y que la pólvora se mojase. Fuera como fuese, los supervivientes prosiguieron su camino y atacaron el castillo. Victoriosos, los filibusteros se llevaron consigo los cuatro cañones de bronce y las cuatro bombardas, y después saquearon las viviendas.

Hicieron también noventa y cinco prisioneros, hombres y mujeres, y se apropiaron de entre cincuenta y sesenta mil pesos, a los que hay que sumar las mercancías. Dos días más tarde, llegaron los refuerzos, compuestos de habitantes de Caracas y de arqueros indios. Granmont los rechazó gracias a su artillería. Al tercer día, herido en el pecho por una flecha, él y los cuarenta hombres que quedaban aún sanos se retiraron. Alcanzaron el archipiélago de Aves gracias a dos fragatas robadas en el puerto. Al llegar a las Aves, Granmont expidió una balandra* al puerto para proponer la liberación de los prisioneros a cambio de un rescate de sesenta mil pesos. No obtuvo respuesta alguna, de modo que éstos fueron conducidos a Petit-Goâve. Finalmente, una gran tempestad arrojó poco después contra la costa la mayor parte de los barcos fondeados en el puerto de Petit-Goâve, y en particular el de Granmont[xxxi].

Entre treguas y abordajes

Al igual que en 1670, Versalles se planteó la cuestión de poner fin al filibusterismo francés, habiendo firmado la paz con las principales potencias europeas en 1678-1679. Luis XIV escuchó atentamente las quejas de los comerciantes franceses, principales beneficiarios del comercio español, a los que los filibusteros, con sus repetidos ataques, causaban grandes perjuicios. No obstante, mientras que la libertad de comercio no estuviese asegurada en el Caribe, era tentador dejar actuar a los filibusteros, presionando así a los españoles. Si bien el rey pareció vacilar, el espectacular ataque a Vera Cruz en 1683 y la firma de la tregua de Ratisbona en 1684 despejaron cualquier clase de ambigüedad. El mismo año, el gobernador francés Cussy recibió instrucciones claras de poner término al filibusterismo. Había llegado la hora del comercio pacífico y del desarrollo económico de las plantaciones. Los filibusteros tenían la obligación de convertirse en

cultivadores o en comerciantes.

Sin embargo, a juzgar por la contradictoria conducta que mantuvo el marqués de Maintenon, parece que había cierta flexibilidad en cuanto a la aplicación de dicha tregua. Éste había sido encargado de verificar las antiguas comisiones y la validez de las presas. El 12 de agosto de 1681 mandó inspeccionar el buque del capitán Bréha, le retiró la patente de corso y lo retuvo a bordo «para mostrar, al pasar por La Habana, que la voluntad del rey es sin lugar a dudas la de hacer que sus súbditos acaben con los pillajes injustos mientras reina la paz en Europa»[xxxii]. Hasta ahí, el marqués cumplía perfectamente con su papel. Pero unos meses más tarde, iba a adoptar una conducta radicalmente distinta. En diciembre de 1681, el filibustero de origen holandés Yanke apresó el navío español *Santo Christo y Nuestra Señora de la Concepción*, cargado de cobre, azúcar y pieles, acompañado por V. Villen Riet (sin duda, el filibustero inglés William Wright). Tras la captura, Yanke necesitaba carenar su buque y avituallarse. ¿Hacia quién se volvió para obtener esa ayuda? Muy sencillo: hacia Maintenon, que le ayudó a efectuar las reparaciones en Rocus [*sic*], en la costa de Venezuela, pero eso sí, a cambio de ciento treinta cajas de azúcar.[xxxiii]

Poco después, el marqués de Maintenon se encontró con el capitán Grogniet, llamado «Chasse Marée», y le confiscó su comisión[xxxiv]. Aparentemente, este último se hizo en breve con otra, pues lo hallamos en los parajes de Alacrán a bordo del *Saint-Joseph* con comisión del gobernador Pouançay (seis cañones, seis bombardas, setenta hombres). Se adueñó del navío del capitán Adrian González y le entregó un pasaporte francés para que no lo molestaran otros filibusteros. Después puso rumbo a Apalache (Florida). En el curso de un viaje anterior, Grogniet habría efectuado una razzia en un valle venezolano llevándose cincuenta negros[xxxv]. La

conducta de Maintenon tampoco les parecía clara a los españoles. Para algunos, a las Indias había venido a corso[xxxvi]; para el gobernador de La Habana venía con el objetivo de luchar contra los piratas franceses, pero aprovechaba su navío para comerciar en los puertos: en una palabra, para hacer contrabando[xxxvii]; para el gobernador de Panamá, por último, se dedicaba al comercio pero aprovechaba igualmente para observar los puertos[3], dicho de otro modo, para espiar[xxxviii]. En 1684, el marqués llegó incluso a restituir a los españoles los bienes saqueados por filibusteros franceses[xxxix].

Filibusteros desafortunados

Antes del ataque a Vera Cruz, los primeros años del decenio de 1680 no fueron nada fastuosos para los aventureros. Privado de su buque por una gran tempestad, Granmont no dio que hablar durante dos años y medio. Ello no le impidió conservar cierto predominio sobre los otros filibusteros, como atestigua una comisión concedida por mediación suya en provecho de Laurent de Graaf[4]. Parecía existir un equipo bastante activo en 1681 por la parte de Florida: el *Paloma*, de cuarenta y cinco hombres, dos cañones y dos bombardas (Pierre Suquer de Dieppe era ya tal vez su capitán); el *Fortune*, de cuarenta y cinco hombres pero más pequeño, con dos cañones (capitán Bréha); había también una piragua de catorce hombres con el capitán «de Fran». Esas embarcaciones habían de reunirse con el capitán Lot, que vivía en las Bahamas y dirigía a ochenta hombres en un buque de cuatro cañones y una bombarda. En Petit-Goâve, este último había propuesto a Bréha un encuentro en Cayo de Quesos para ir a Florida.

Al mismo tiempo, otro grupo operaba en la parte a barlovento de Florida (la parte Este); lo dirigía el capitán «Dusien» a bordo de una fragata de dos cañones tripulada por cuarenta hombres[xl].

En los años 1680, el filibusterismo francés se caracterizó por el papel predominante de los capitanes de origen holandés: De Graaf, Van Horn, Yanke, Jacob (Evertson), Michel (Andresson) o François Rolle (Frantz Rools).

A principios de 1680, el filibustero Tristan partió para Cartagena, y navegó después a Playón e Isla Fuerte. Allí se encontró con los navíos comandados por Coxon y Laurent de Graaf. A cambio de víveres, De Graaf y Coxon le propusieron una operación conjunta; se les sumó también el capitán «Durcena» y sus cuarenta marinos. Más tarde se les unieron «Wil de Rex» y Yanke, y pusieron rumbo a Grande Rivière siguiendo a un capitán que se jactaba de conocer la ruta de la plata en Panamá[5]. Fue en vano. Siempre emprendedores, nuestros temerarios aventureros se dieron cita en 1681 para marchar sobre Santiago de Cuba. Se hallaban presentes Jean Tocard (ochenta hombres), Pierre Ovinet en el *Madeleine* (cuarenta y cinco toneladas, cuarenta y dos hombres), el capitán Jacob Pedeneau (cincuenta y cinco hombres), el capitán «Rochelas» (treinta y cinco hombres), el capitán Gascon (cuarenta y cinco hombres), el capitán Guernesey (cuarenta y cinco hombres), el capitán Nicolas Amon (treinta hombres) y el capitán Cornuete (veinticinco hombres). El destino aguardó a que los navíos estuvieran a la vista de Santiago para ensañarse de nuevo con ellos. Una increíble tormenta les impidió considerar cualquier tentativa de desembarco; con el alma en pena, abandonaron su propósito y retornaron a Petit-Goâve. Con el refuerzo de los capitanes ingleses Penn y Coxon, de Yanke, Archambaut y Tristan, esos hombres, decididamente desafortunados, dirigieron sus miras de nuevo a Cartago. Dejando los grandes buques en la isla de San Andrés, emplearon pequeñas embarcaciones con el fin de alcanzar el río. Por desgracia, el inglés «Huil reg» les informó de que una pequeña escuadra española les iba a la zaga. Llegaron a

la conclusión de que era preferible separarse. Pierre Ovinet carenó hacia Bocas del Toro. Archambaut se dirigió a Cartagena, para después ir a Isla Fuerte y Grande Rivière. Allí se encontró con «Wil de Rex» con su corbeta y el buque de Pedeneau acompañado por un mulato que había de mostrarles por dónde llegaban las piraguas que descendían el gran río de Magdalena. Arriaron unas piraguas con siete u ocho hombres, que regresaron con vituallas (maíz, bananas, etc.) y con prisioneros del *Hirondelle*[6]. Zarparon de nuevo guiados por el mulato, y apresaron de paso un barco de pescadores que les contaron que la *armadilla* les pisaba los talones. Trataron entonces de retirarse, pero como arrastraban con ellos una presa, no iban nada veloces, y dos canoas de mercenarios griegos al servicio de España les hicieron prisioneros[xli].

Después del fracaso de Cartago, Yanke regresó rumbo a Cuba, donde, en diciembre de 1681, apresó −¡por fin!− al *Santo Christo y Nuestra Señora de la Concepción*. Presa que de hecho fue controlada por el marqués de Maintenon, como ya hemos visto[xlii]. En septiembre de 1682, De Graaf realizó una proeza. Logró dar cuenta de *La Francesa*, navío de la armada de Barlovento comandado por el capitán Manuel Delgado, hacia las costas de la isla de Naia. Ese buque transportaba los ciento veintidós mil reales de a ocho destinados a la paga de los soldados de Puerto Rico, Santo Domingo y Santiago de Cuba. Una presa considerable: reportó setecientos reales de a ocho a cada filibustero[xliii]. Laurent condujo después *La Francesa* a Samaná, a Petit-Goâve y por último a Mirabueno, donde pudo carenar[xliv].

Van Horn, capitán filibustero

Fue en el año 1681 cuando Van Horn hizo su entrada en el filibusterismo a través de una carta más bien elogiosa del gobernador de Guyana, Lefebvre de La Barre. Aquel holandés parecía disponer de importantes recursos

financieros y estaba dispuesto a invertir para propiciar el desarrollo de la colonia. Es por ello que Lefebvre de La Barre insistía para que Versalles le autorizase a instalarse[xlv]. Cuando, dos años más tarde, los ingleses mencionaban su nombre, el tono era muy distinto. Van Horn, entonces embarcado en el *Mary and Marthe*, navío de cuatrocientas toneladas con cuarenta cañones y ciento cincuenta hombres, se había hecho a la mar rumbo a Cádiz. Habría entonces maltratado repetidamente a los cincuenta marineros ingleses, provocando la deserción de algunos de ellos, y más tarde habría saqueado buques ingleses. Después hizo una escala en Cádiz para obtener una licencia que autorizase la venta de esclavos negros en las colonias españolas. No lo logró, pero esto no le impidió ir a comprar –o raptar– seiscientos esclavos de las costas africanas, a los que condujo a Cayena[xlvi]. Tras haber vendido doscientos cincuenta de ellos, trató de vender el resto de su siniestro cargamento en Santo Domingo. Entonces, los españoles hicieron arrestar su barco por comerciar sin licencia. Furioso, fue raudo a Petit-Goâve para obtener una patente de represalias para compensar su pérdida. El gobernador Pouançay se la concedió, encantado de debilitar a los españoles, y le propuso la ayuda de Granmont. Ambos partieron entonces para Honduras y apresaron el *Nuestra Señora de la Consolación*, que, tras vaciarlo, fue quemado. Después se dirigieron a Roatán, donde se encontraron con Michel Andresson, Lesage y Laurent. Juntos navegaron hacia la isla de Guanaja para hacer aguada* y esperar al patache que Van Horn había enviado a Cuba en busca de refuerzos. Este último regresó con otros tres buques, el *Padre Ramos* del capitán Yanke, el *Cagone* de Blot y un navío inglés. Mientras que Van Horn planeaba surcar el mar del Sur, De Graaf le disuadió y le propuso una asociación. Estábamos en vísperas de una de las mayores empresas de la historia del

filibusterismo: el ataque al puerto más importante de Nueva España: Vera Cruz.

Dos grandes objetivos: Vera Cruz y Santiago de Cuba

Al llegar a las sierras de San Martín, los filibusteros se dividieron en un primer momento en dos buques, uno de los cuales era el *Padre Ramos.* La idea era entonces engañar a los españoles que esperaban así la llegada de dos buques idénticos. A la una de la madrugada, entre cuarenta y cincuenta hombres se embarcaron en ocho piraguas y un bote. Remontaron el río «del medio», situado entre Vera Cruz Vieja y Vera Cruz Nueva. Guiado por prisioneros ingleses que conocían el lugar, Laurent marchó en dirección al castillo emplazado en la parte sur de la ciudad; lo seguían ochenta hombres. Por su parte, Michel tomó por el Norte con setenta hombres, en tanto que los otros aventureros, a las órdenes de Granmont y Van Horn, se dirigían hacia la plaza de armas[xlvii]. Con ese plan de acercamiento y de toma de control de la ciudad madurado detenidamente, Vera Cruz cayó rápidamente a merced de los filibusteros. Tras haber ocupado la ciudad del 17 al 22 de mayo de 1683, los filibusteros se desplazaron a Isla de Mujeres. Se trataba ahora de reflexionar sobre la prosecución de las operaciones. Se decidió librarse ya de los numerosos prisioneros que atestaban los navíos enviándolos hacia Petit-Goâve, la Carolina y Jamaica. Evidentemente, como en cualquier operación filibustera que acabase bien, no se pasó por alto el reparto del botín: a cada hombre –aún vivo– le correspondieron 700 pesos.

A pesar de este éxito total, la situación se envenenó a consecuencia de un altercado entre Van Horn y Laurent, al no haberle perdonado este último el apresamiento de un buque que él mismo codiciaba. Como caballeros del mar, se decidió arreglar el asunto midiéndose con los aceros. El duelo fue sin piedad. Tocado en el brazo, Van Horn se

desplomó poco después; herido de más gravedad de la que se había pensado inicialmente, expiró entre los brazos de sus fieles. Sin perder un instante, Granmont tomó entonces el mando de su buque, el *Saint-Nicolas*.

Algún tiempo antes de la proeza de Vera Cruz, el 29 de marzo de 1684, doscientos treinta franceses e ingleses, a bordo de seis buques (dos navíos y cuatro balandras), intentaron una operación sobre San Agustín. Comandados por Bréha y Arthur Penn, alcanzaron la bahía de Matanzas antes de despuntar el día, aprovechando la pleamar para llegar a la parte de la isla opuesta al puesto del centinela, en el que dormían seis guardias. A pesar de todo, fueron detectados y se dio la alarma. El 30 de marzo, mientras los habitantes huían en la mayor confusión, los filibusteros pusieron rumbo a la isla de la Cantera, a cinco leguas de Matanzas. Los guiaba un prisionero, Pedro de Tejeda, el cual los condujo al caño de San Julián, donde estuvieron a punto de caer en una emboscada. Tras una escaramuza que tuvo lugar en la isla contra el capitán Antonio de Argüelles, los filibusteros levantaron el campo llevándose como único botín una canoa llena de... ¡maíz! Años después de este episodio, Bréha explicará, durante su proceso, que su único objetivo era procurarse víveres[xlviii].

Como represalia a un ataque de piraguas contra Petit-Goâve, Laurent se fijó un propósito: sitiar Santiago de Cuba; una operación ambiciosa, del mismo estilo que la toma de Vera Cruz. Se reunieron ocho buques comandados por Bréha, Michel Andresson, Yanke, François Blot, Lesage y un capitán inglés. Sin embargo, en las inmediaciones del cabo María, en Santo Domingo, sobrevino la discordia cuando el Sr. Bolgat, que dirigía las operaciones terrestres, castigó injustamente a un hombre. En vista de que la tensión se acrecentaba, se resolvió detenerlo todo[xlix].

El 30 de mayo de 1684, doscientos filibusteros franceses,

entre los cuales figuraban el sieur de Bernanos, François Blot, Roze o La Sonde, y otros tantos indios caribes de Tierra Firme remontaron el Orinoco hacia San Tomé de la Guyana, degollaron a la vanguardia de los defensores, saquearon la ciudad y la iglesia y trataron de escalar el fuerte con escaleras. De treinta y dos defensores, veintidós resultaron muertos o heridos. Mas el gobernador de Tierra Firme, que llegó en su socorro, les tendió una trampa que conllevó la muerte de veinte filibusteros. Indignados, estos últimos partieron amenazando con volver con refuerzos de la Martinica y de Petit-Goâve[l].

Tras el fallido ataque a Santiago, Laurent y Yanke arribaron a la costa de Cartagena. Allí capturaron tres navíos, entre los que se hallaba *La Paz* y el *San Francisco Xavier*. Laurent se instaló en este último y ofreció *La Francesa* a Yanke[li]. Ambos fueron después a saquear los almacenes de Honduras, se apoderaron de un castillo que defendía el golfo, aunque no se llevaron más que un poco de vino. Después alcanzaron las costas de Cartagena y se apoderaron de un buque procedente de Portobelo que contenía acero, algodón y trescientos pesos. Algún tiempo después largaron a la tripulación en la costa de Santa Marta y dieron cuenta de un navío inglés sin comisión al que condujeron a Petit-Goâve. El buque, sin su cargamento de ropas y tejidos, fue devuelto posteriormente a los ingleses[lii].

Mientras tenían lugar estos acontecimientos, Granmont había partido para Cuba a bordo del *Saint-Nicolas*, buque de doce cañones escoltado por otros cuatro navíos. Permanecieron muchos días en la punta Icacos, pero no hicieron presa alguna, a excepción de una pequeña barca de carnes gobernada por un viejo capitán. Cuando estaban regresando a Petit-Goâve, la *Reglita*, navío portador de despachos procedente de España con destino a Cuba, fue abordado, y su tripulación desembarcada en Guantánamo.

Fue con ese navío con el que zarpó de nuevo Granmont hacia Île-à-Vache, para reunirse con otros compadres. Los días siguientes fueron estériles. Se debatía en vano sobre qué objetivo asaltar. Hay que decir que la falta de navíos y de hombres (al menos seiscientos hombres se habían trasladado ya al mar del Sur) no permitía escoger como presa una ciudad demasiado poderosa, como Vera Cruz. La escuadra, en la que se podía distinguir a los filibusteros Laurent, Michel en *La Paz* o Lesage en el *Tigre*, puso vela a Campeche. Se tomaron la molestia de detenerse en cabo Catoche para reunir más filibusteros. Lamentablemente, sólo se unió a ellos el capitán Sharp[liii].

La toma de Campeche y el fin del filibusterismo independiente

Mal que bien, estaba cobrando forma la última expedición organizada por filibusteros independientes. Sin grandes dificultades, Campeche cayó y fue ocupada del 7 de julio al 27 de agosto de 1685. Es bien cierto que el éxito militar fue total –cuatrocientos prisioneros, y entre ellos el gobernador–, aunque hay que reconocer que las defensas eran bastante flacas. Por añadidura, los filibusteros no hallaron botín alguno, al haber sido saqueada tantas veces hasta entonces la desgraciada ciudad. Mientras que Granmont ofrecía cincuenta prisioneros a cambio de cuatro de los suyos, el gobernador de Mérida decidió pasarlos por las armas. Y en la eterna espiral acción-represión, ¡la ciudad acabó reducida a cenizas!

Después de Campeche, los filibusteros perdieron la iniciativa de ese tipo de operaciones. Si bien no desaparecieron, fueron encasillados en el papel de fuerzas adicionales en las campañas que oponían a las flotas reales de las potencias europeas, especialmente durante la guerra de la liga de Augsburgo y en la de Sucesión de España. Capitanes como Grogniet, L'Écuyer o Raveneau de Lussan, sintiendo que se acercaba la inminente prohibición del

filibusterismo en el mar Caribe, se trasladaron al mar del Sur, donde pudieron ejercer su «oficio» con total independencia durante algunos años más.

Primeras expediciones al mar del Sur

Tentados por algunos relatos sobre presas ricas y fáciles en el mar del Sur, y empujados por el deseo de alejarse de los poderes coloniales que prohibían (lado inglés) o iban a prohibir (lado francés) sus actividades, varios filibusteros marcharon a cielos más favorables. El filibustero John Coxon inició ese movimiento en 1680 franqueando el istmo de Panamá para alcanzar las costas del Pacífico. En esas nuevas comarcas se unieron a él los ingleses Bartholomew Sharpe, Cornelius Essex, Robert Allison, Thomas Mackett, y más tarde Edmund Cook, Lionel Wafer, Richard Sawkins, William Dampier y cierto Harris. En breve un capitán sobresalió entre los demás: Sharpe. Los guió durante meses antes de ser reemplazado por Watling. A pesar de algunas disensiones y del regreso de parte de los navíos al Caribe, el pillaje en el mar del Sur prosiguió hasta finales de 1681, arribando los últimos a Barbados, con las bodegas llenas de botines, el 28 de enero de 1682.

La segunda partida en masa de filibusteros tuvo lugar en 1684. Destaquemos una expedición conducida por William Dampier, el cual, pasando por Cabo Verde, entró al Pacífico por el cabo de Hornos. Desde Londres partieron igualmente Eaton, Cook y Peter Harris. Llegaron a las costas del Pacífico en verano, apresaron algunos barcos y se encontraron con su homólogo Swan en el mes de agosto, a bordo del *Cygnet*. Cruzaron juntos, y en octubre de 1684 hicieron un desembarco en la aldea de Manta, ya saqueada anteriormente por Edward Davis desde su *Bachelor's Delight*[7].

¡Llegan los franceses!

Atraídos por el olor de la riqueza, los primeros filibusteros

franceses llegaron al mar del Sur en 1685. A partir del 14 de febrero, los capitanes François Grogniet y L'Écuyer cruzaban a esas aguas a la cabeza de doscientos franceses y ochenta ingleses. El 3 de marzo, el capitán Townley llegaba a su vez con ciento ochenta hombres, sobre todo ingleses. Igualmente, en marzo un centenar de hombres abandonó a De Graaf en las inmediaciones de Cartagena, para franquear el istmo de Panamá, y se asociaron más tarde con la mitad de los hombres de Michel Andresson y de Roze, que llegaron al lugar el 11 de abril con Le Picard, Desmarais y Raveneau de Lussan. Por su parte Lesage tomó la ruta del estrecho de Magallanes, pero a causa de la mala estación no lo pudo franquear. Entonces se dedicó durante dos años a asolar las costas africanas, haciendo múltiples presas, entre las cuales figura un holandés que transportaba polvo de oro. Finalmente llegó a Cayena el 25 de mayo de 1686[liv].

Tal estampida superaba a los españoles. ¿Cómo hacer que reinase el orden en semejantes extensiones, que hasta entonces no habían sido apenas violadas por nuestros aventureros del mar? Resultaba casi imposible seguir con precisión los desplazamientos de esos grupos tan móviles. Se los distinguía en las proximidades de una costa, y en cuanto se daba la alerta desaparecían. Los capitanes españoles enviados para darles caza se tiraban de los pelos.

Durante el mismo periodo, cien «piratas» de Jamaica salieron por el istmo de Panamá y se apoderaron de Santa María. El asunto fue rentable: trescientos mil *castellanos**. Incitados por ese primer éxito, a bordo de once canoas dieron cuenta de una corbeta perteneciente al presidente de Panamá. Este último, furioso por esa felonía, reunió una *armadilla* de cinco buques y se abalanzó sobre los piratas: el choque tuvo lugar el 21 de julio de 1684, causando la muerte del capitán filibustero «Aunion» y de su teniente, así como la de diecisiete hombres. La oscuridad vino en ayuda de los

filibusteros, que lograron abandonar la lucha e ir a resguardarse a la costa de Veragua. Fueron a carenar a Puerto Dulce (costa de Nicaragua), donde supieron que entre tres y cuatrocientos filibusteros habían penetrado por Darién y pretendían unirse a su grupo. Con ese refuerzo, regresaron a Panamá y fondearon sus ocho embarcaciones en la isla de Tavoga, donde permanecieron cuatro meses, durante los cuales saquearon Chepo y las granjas costeras, para después retornar a las islas del Rey. Esta vez eran novecientos hombres. Según Francisco de Triana, capturado por los filibusteros, zarparon hacia Panamá para esperar a la Armada del Perú. Al cabo de un mes, en vista de que los buques peruanos no aparecían, se retiraron a las islas del Rey. Luego regresaron a Panamá, donde por sorpresa descubrieron a la Armada del Perú. No obstante, rehuyeron el combate, pues los navíos ya no transportaban dinero. Sus aventuras prosiguieron hasta julio de 1685, tras copiosos saqueos, pillajes y disputas.

De desventura en desventura

En 1686, el gobernador de Nicaragua describió el grupo de nuestros filibusteros nacionales en un estado más bien lamentable: «Los trescientos cincuenta franceses que salieron de Coíba en el navío que les dejaron los ingleses y en las otras dos barcas que se cobraron en la costa de Panamá han bordeado la costa hasta Nicaragua. El estado de los buques es lamentable, unas velas viejas y otras apañadas con franela, los cabos podridos y sin más amarras que un calabrote, por lo que no pueden fondear en cualquier parte»[lv]. Con tan mal aparejo, esos hombres conducidos por Grogniet y Le Picard –¿con una argolla al cuello?– hallaron los recursos necesarios para saquear Chiriquita (Costa Rica) el 9 de enero de 1686, y después regresaron a su base en la isla de Coíba, donde Townley se reunió con ellos. Tras pingües peripecias y reveses de la fortuna, se acordó un

objetivo más ambicioso: Guayaquil. El 20 de abril de 1687 se desencadenó el asalto; duró dieciséis horas; Grogniet perdió la vida, pero el botín ascendió en cualquier caso a 400 reales de a ocho por persona. El 30 de agosto se adueñaron de Tehuantepec, y el 7 de noviembre saquearon audazmente el pueblo de Muemeluna. Tras algunos enfrentamientos con los españoles y varios asesinatos entre ellos para robarse, arribaron a Petit-Goâve el 8 de abril de 1688. Su llegada no pasó desapercibida. Cussy dio cuenta desde el 19 de abril[lvi] : «Doscientos cincuenta filibusteros llegados del mar del Sur habiendo cruzado por Segouve [Segovia], que los españoles han abandonado, se han dirigido al río Mosquito con un negro cada uno para saquear allí. Lo han atravesado en balsa y después han encontrado a un inglés que por 37 escudos los ha traído. Al llegar a unas tres leguas de Petit-Goâve, han enviado a alguien para saber si serían o no bien recibidos. Los demás al no haber hallado pasaje habrían ido a Roatán para subsistir allí…»

Por el contrario, los ingleses de Port-Royal, sin duda preocupados por la acogida que se les reservaba tras su campaña por mar, no parecían tener ninguna prisa por regresar a Jamaica. El 4 de mayo, el presidente de la audiencia señalaba que en el puerto de Trujillo «piratas del mar del Sur que habían penetrado por el río Segovia y piratas del mar del Norte entraron en el valle de Trujillo por el río Aguán (cuya navegación no se conocía hasta ahora), para desembocar a media legua de Trujillo el Nuevo, donde desembarcaron a cuatrocientos hombres: ciento setenta para robar en dicho valle de Trujillo y los demás para saquear Olancho el Viejo. Estos últimos se han perdido en la montaña y no han podido llevar a cabo su empresa. Los otros han raptado a veintidós mujeres, mas al no llegar el rescate, las iban ejecutando cada día. Ante estos acontecimientos, Olancho se despobló. El 17 de mayo,

Chiriquí fue desvalijado tal vez por ellos mismos. Sometieron a tormento al gobernador y se llevaron mucho dinero»[lvii].

La «gran fechoría» de François Rolle

Efectivamente, un nuevo grupo de piratas hacía estragos en las costas pacíficas desde 1687 y hasta 1694. Habiendo partido de Nueva Inglaterra, hicieron escala en Guinea para luego atravesar el estrecho de Magallanes. Arribaron a Cayena el 10 de abril de 1694, con François Rolle o Frantz Rools –era de origen holandés– al mando. Un diario de a bordo manuscrito[8] nos permite seguir su periplo; veamos su resumen:

Marzo de 1687: entrada en el estrecho de Magallanes. Llegada al océano Pacífico un mes más tarde.

21 de junio de 1687: llegada a Tumbes. Captura de un convoy de mulas cargadas de telas; al día siguiente, carenado en la isla de Coíba.

9 de agosto de 1687: mar en calma, imposibilidad de entablar combate contra dos buques de guerra españoles. Por nuestro lado, cuarenta y un marinos a bordo[lviii].

24 de agosto de 1687: aproximación al puerto de Sonsonate. Desembarco imposible a causa del estado de la mar. Bordeamos la costa. A la altura del río Alhama, entre Acapulco y Guatulco, treinta hombres bajan a tierra y vuelven con las manos vacías.

14 de octubre de 1687: treinta y dos hombres en tierra. Caminan dos días con el agua «hasta el cuello» sin hallar nada.

16 de octubre de 1687: desembarco fallido en el puerto de Zacatula. Se pone rumbo al puerto de Chamela para hacerse con una cincuentena de fanegas* de sal. Partida para el valle de Banderas. Caza de bovinos, salazón de la carne.

26 de octubre de 1687: encuentro con un navío anclado

custodiado por cuatro «viejos» franceses en el puerto de Matanchel[9]. Con esos refuerzos, noventa y ocho hombres desembarcan para quemar el puerto de Olita. Captura de tres prisioneros y treinta fanegas de maíz.

Noviembre de 1687-febrero de 1688: Llegada a Mazatlán. Ocho hombres bajan a tierra para recuperar, sin éxito, a un espía que se da a la fuga. Más tarde, en Culiacán, setenta hombres bajan a tierra en dirección a una granja. Matan a un hombre y a dos mujeres, abandonando a la última con su hijo, y no se llevan más que ocho cajas de pescado en salazón y ocho fanegas de maíz. Después alcanzan el puerto de Matanchel, y luego un pequeño poblado donde apresan a dos indias, a quienes sus maridos logran trocar por cincuenta fanegas de maíz.

23 de febrero de 1688: regreso al valle de Banderas para procurarse carne. Estrangulamiento de un prisionero indio que les ha conducido a un pueblo abandonado desde hace seis años.

10 de junio de 1688: llegada a las islas Marías. Abastecimiento de agua, madera, tortuga y sal. Confección de un timón nuevo; abandono de los viejos botes.

Junio-octubre 1688: Carenado en el puerto de La Paz. Trueque con los indios: perlas y pescado a cambio de cuchillos y trozos de hierro. Al cabo de tres meses, partida hacia Sinaloa. Objetivo superado. Sesenta hombres, que habían bajado a tierra cerca del río Yaques son atacados a flechazos por una veintena de indios pastores de ovejas. Seis hombres heridos.

10 de octubre de 1688: regreso al puerto de La Paz.

5 de diciembre de 1688: llegada a Acaponeta.

6 de diciembre de 1688: nos instalamos en la isla Palmito.

31 de diciembre de 1688: por la mañana, aparece un navío a sotavento. El vigía negro lanza inmediatamente un

cañonazo para alertar a los hombres y que embarquen. ¡Un español! Nuestro navío posee ocho cañones de ocho libras, poca pólvora y pocas balas. No tenemos brea, estopa ni sebo.

1 de enero de 1689: a las nueve de la mañana comienza el enfrentamiento. Dura cuatro horas. Dos muertos, veinticuatro heridos, velas y barco dañados. Abandono del combate; los españoles tratan en vano de perseguirnos. La mar está demasiado en calma, echamos los remos al agua. Tocamos tierra al cabo de cuatro días.

Detengámonos unos instantes en esta epopeya para volver al caso de Juan Díaz, un español cogido prisionero por los filibusteros al principio de su epopeya y que relató su periplo. Tras este violento combate engendró la idea de escapar en cuanto tomase tierra el navío que lo llevaba. La isla ante la que fondearon le dio la ocasión. Empezó a ocultar en la arena herramientas y vituallas: cuatro hachas, un anzuelo, dos machetes, dos barrenas, dos martillos, cien clavos, un paquete de harina, tres fusiles y tres pistolas. Junto con otros dos cautivos, logró escapar y se refugió en el medio de la isla. Tras la partida de los filibusteros construyeron una balsa: cuarenta y cinco días más tarde se encomendaron a la mar, sin llevar más que un poco de agua y cincuenta y cuatro panecillos. Navegaron durante seis días y, por suerte, desembarcaron en el puerto de Chamela. Por lo que Juan Díaz había oído de los proyectos de los filibusteros, pondrían rumbo a Mazatlán para desvalijar la ciudad y procurarse aparejos. Después habían de partir hacia el Perú en busca de filibusteros franceses o de una embarcación mayor[lix], antes de encaminarse a las Filipinas, pues habían encontrado dos o tres guías capaces de conducirles allá.

Consultemos de nuevo el diario de los filibusteros:

29 de abril-18 de junio de 1689: en ruta hacia Perú. Apresamiento de una pequeña barca con perlas delante de la

isla de la Plata; escala hacia las Galápagos.

10 de agosto de 1689: zarpamos para Perú.

10 de noviembre de 1689: apresamiento de un navío cargado de cacao e índigo. Los veinte hombres de la tripulación son enviados al refugio instalado en las Galápagos.

3 de diciembre de 1689: apresamiento de un navío pequeño cargado de tabaco, brea y madera en la bahía de Guayaquil.

17 de diciembre de 1689: nueve hombres se separan del grupo: reparto del botín.

25 de abril de 1690: peste a bordo, enfermos desembarcados.

2 de julio de 1690: persecución de un buque que naufraga en Punta Aguja. Se decide remontar hacia el Norte.

6 de julio de 1690: zarpamos hacia California.

2 de agosto de 1690: anclados en el archipiélago de las Marías; creación de un campamento. Treinta hombres se quedan en el lugar para hacer unos botes. Partida para California.

3 de noviembre de 1690: regreso a las Marías. Peligro de ataque español. Zarpamos de nuevo.

Diciembre de 1690-enero de 1691: en busca del galeón de Manila; en vano.

Febrero de 1691, en las Marías. Encontramos el campamento destruido por los españoles[lx].

3 de mayo de 1691, en las Galápagos; principio de fructuosas travesías por las costas de América del Sur[10].

10 de enero de 1693: la mayoría de los hombres quiere regresar al mar del Norte, excepto el cuartel maestre y veintidós hombres.

1 de febrero de 1693, François Rolle hace preparar el

buque para el regreso.

Tras hacer otras cuatro presas, la decisión de volver a tierras francesas se acordó definitivamente. La ruta de regreso pasó por el estrecho de Magallanes y se alcanzó la Guyana el 5 de abril de 1694. Ya no quedaban más que cuarenta y tres hombres a las órdenes de François Rolle. Éste se instaló en la Guyana, donde se convirtió en un personaje importante, propietario de una plantación. François Massertie (¿su teniente?) se hizo de nuevo a la mar y lamentablemente naufragó pocos cables antes de llegar al puerto de La Rochelle, el sábado 4 de septiembre de 1694.

Como hemos visto en el diario de a bordo, el 10 de enero de 1693 veintidós hombres y su cuartel maestre, Jehan de La Guilbaudière, habían decidido continuar solos la aventura. Hicieron escala en las islas de Juan Fernández[11]. En noviembre de 1693, apresaron el *Santiaguillo*, cargado de harina, cobraron los diecisiete mil pesos de rescate y conservaron el buque. En enero de 1694, pidieron otro rescate por el *Santo Christo*. De vuelta, naufragaron en el estrecho de Magallanes; permanecieron allí diez meses para construir una barca, y finalmente llegaron a Cayena el 20 de mayo de 1695. El gobernador Férolles se apresuró en contar su aventura a la Corte: «Los veintidós filibusteros que se quedaron en la isla de "Fernande" en el mar del Sur permanecieron en dicha isla diez meses, tras lo cual fueron en su bote desde Lima hasta Chiloe, donde apresaron cinco buques después de haber robado uno de trescientas toneladas cargado de telas, aceite y trigo con más de doscientas grandes calderas de cobre, en el que regresaron, pero se fueron a pique a cincuenta leguas de la entrada al estrecho de Magallanes por su culpa, pues ni uno sólo de ellos quiso arriar velas al sorprenderles un temporal. Salvaron su dinero, que asciende a 150.000 libras, contando doce indios que traían del Perú. No contaban con piloto, ni

carpintero, ni cirujano, y sin embargo llegaron todos a buen puerto al haber tenido al menos algo de previsión. Permanecieron diez meses en el lugar donde habían naufragado, que es la isla de Fuego, en el grado 52, donde mediante su industria construyeron una especie de barca de dieciocho toneladas, que no había de resistir a los mares de esa región. Mucho les ayudaron en su trabajo cinco esclavos negros de los españoles, a quienes, con consentimiento de ellos, he hecho otorgar la libertad. Durante ocho meses vivieron en total unión con los indios magallánicos, pero como no se distinguían ante ellos por sus buenas costumbres y abusaban harto licenciosamente de sus esposas, los celos hicieron a esos salvajes matar a tres de sus gentes y a un indio mulato, y cuando una treintena de indios vino a pedirles perdón por esa matanza, ellos mataron a su vez a diecisiete de los principales indios. Este asunto ocurrió en la época de su partida»[lxi].

Notas al pie

[1] Ciertos autores identifican en La Sonde al holandés Anderson, sin embargo, Dampier y Lionel Wafer, que son contemporáneos, sí que mencionan a un capitán filibustero francés con ese nombre. Véase por ejemplo Dampier, Guillaume: *Nouveau voyage autour du monde*, Ámsterdam, 1698, p. 206.

◆ Clavar un cañón es inutilizarlo introduciendo en su oído un clavo de acero a golpe de mazo. (N. de la T.)

[2] Este capitán es mencionado de nuevo en 1686 tratando de apoderarse de tres buques de trata de Nueva España a lo largo de las costas venezolanas, aunque siendo constreñido a huir ante la llegada de una fragata bien pertrechada. Más tarde lo habrían matado hacia Curaçao (AGI, Santo Domingo 197ª. Gobernador Melo Maldonado, 29 de diciembre de 1687).

[3] Antes que él, el marqués de Gran, en una carta procedente de Bruselas, ya daba a entender que el marqués de Maintenon, a bordo del *Sorcière* y en compañía del ingeniero Payen y del caballero Doger, criollo, proyectaba efectivamente hacer un informe de los diferentes sistemas de defensa españoles en las Indias (AGI, Santo Domingo 92. Consejo de Guerra, carta del marqués de Gran, 30 de diciembre de 1682).

[4] Copia de una patente de corso para Laurent de Graaf entregada por el Sieur de Granmont (1680), BL, department of manuscripts, Sloane 2724, f. 218, citada por Galvin, Peter, *Patterns of pillage. A geography of caribbean base of piracy in Spanish America 1536-1718*, New York, 1999, p. 230.

[5] Esa expedición reunía a los capitanes Coxon, Yanke, Archambaut, Penn, Ovinet, Greneze (Guernesey), Nicolas Greneze (Nicolas Amon) y Jean Roze, pero los archivos no detallan lo que hicieron.

[6] Sin duda se trata de ese mismo buque bautizado también *Padre Ramos*.

[7] Este último había dejado a Sharpe en la primavera de 1681 para regresar al Caribe, y se había adueñado, con la ayuda de John Cook, del buque del filibustero Tristan. Entonces fueron a Guinea, donde apresaron el *Bachelor's Delight*. Tras navegar con Eaton, al haber muerto Cook, Davis fue elegido capitán.

[8] Esta expedición está relatada en el Manuscrit Français núm. 385 de la BnF. Fue transcrito por Édouard Ducéré con el título «Diario de a bordo de un filibustero, 1686-1693, según un manuscrito de la Biblioteca Nacional», *Bulletin de la Société des sciences et arts de Bayonne*, t. XVI, 1894, pp. 474-520; t. XVII, 1895, pp. 3-27. El manuscrito se compone de dos partes: la primera anónima y la segunda escrita por Massertie pero que es cronológicamente la prolongación de la primera. Las dos partes son completamente discordantes en cuanto a la forma de la escritura y al estilo. Es evidente que se trata de dos autores y de dos manos distintas.

[9] Seguramente se trata del grupo mencionado por Charlevoix que abandonó a Grogniet en enero de 1687 en el golfo de Amapala (actualmente Fonseca) para subir hacia California (Charlevoix, padre Pierre-François-Xavier, *Histoire..., op. cit.*,

pp. 169 y 194). Una tripulación comandada por Andresson se encontraba igualmente en esos parajes, según la tentativa de intercambio de correspondencia entre el capitán «Franc» y el capitán Michel (Andresson), como muy tarde en 1692, fecha en que los españoles apresaron al correo. Hecho confirmado por una carta del gobernador Cussy del 3 de mayo de 1688: «Las últimas noticias me hacen saber que el dicho Andresson se halla en el Mar del Sur» (AN, Colonies, C9 A1. Cussy al ministro).

[10] En el curso de su viaje apresaron, entre otros: el *San Francisco Xavier*, que utilizaron ellos mismos, y el *Santa María y Hospital de los Pobres*, con un cargamento de trajes y setenta negros, apresados en la costa de la Isla de la Plata; el *San Tomás*, cargado de madera de construcción, en la costa de Punta Pariñas; el *Begoña*, cargado de harina, tortas y quesos. De vuelta de Chiloé, el *Santiago de Mendia*, el *Magdalena* y el *Nuestra Señora del Rosario*, cargado de harina. Por estos dos últimos navíos, los comerciantes de Arica pagaron un rescate, pero Rolle conservó el *Rosario* como barco para la vuelta. Después saquearon otros tres navíos en las inmediaciones de Pisco antes de franquear el estrecho.

[11] Donde habría permanecido desde 1704 a 1709 Alexandre Selkirk, quien habría inspirado a Daniel Defoe para crear su personaje de Robinsón Crusoe.

Capítulo VII

El filibusterismo aburguesado (1685-1697)

La toma de Campeche, en 1685, marcó el fin de una época. Fue el último ataque de envergadura operado por filibusteros que hubieran fijado ellos mismos su objetivo.

Ya lo hemos visto antes, la cumbre del poderío filibustero francés se alcanzó con la expedición de Vera Cruz en la primavera de 1683. Durante aquella empresa «mítica» el gobernador de Santo Domingo, Cussy, censó a diecisiete capitanes seguidos por mil ochocientos setenta y cinco hombres que disponían de una potencia de fuego total de trescientos veintiocho cañones. Una auténtica armada que le hubiera podido plantar cara a las flotas de guerra de las grandes naciones europeas: el sieur de Granmont comandaba el *Hardy*, de cincuenta y dos cañones; Laurent de Graaf comandaba el *Neptune*, de cincuenta y cuatro cañones y doscientos diez hombres; Michel (Andresson) iba en el *Mutine*, de cuarenta y cuatro cañones y doscientos hombres; Janquey (o Yanke) en el *Dauphine*, de treinta cañones y ciento ochenta hombres; Lesage en el *Tigre*, de treinta cañones y ciento treinta hombres; Pedeneau en el *Chasseur*, de veinte cañones y ciento veinte hombres; el sieur Dumesnil en el *Trompeuse*, de catorce cañones y cien hombres; Tocard en el *Hirondelle*, de dieciocho cañones y ciento diez hombres; Bréha en el *Fortune*, de catorce cañones y cien hombres; el capitán Laurent en un navío de dieciocho cañones y ochenta hombres; el sieur de Bernanos en el

Schitie, de ocho cañones y sesenta hombres; Grogniet en el *Saint Joseph*, de seis cañones y setenta hombres; Blot en el *Guagone*, de ocho cañones y ochenta hombres; Vigneron en el *Louise*, de cuatro cañones y treinta hombres; Petit en el *Rusé*, de cuatro cañones y cuarenta hombres; Vertpré en el *Postillon*, de dos cañones y veinticinco hombres[i].

Francia pone el filibusterismo fuera de la ley

Desde el año siguiente, esa potencia militar comienza a desbarajustarse. Varios centenares de hombres partieron al mar del Sur, atraídos por ganancias más fáciles. Esto impidió que se repitieran hazañas como la toma de Vera Cruz y obligó a los filibusteros que se quedaron a abatirse sobre objetivos menores, como Campeche. Después de ese episodio, se aceleró el desmantelamiento de la flota y la dispersión de las fuerzas. Ciertamente, el gobernador Cussy no había podido oponerse a la partida de la expedición en 1685. Pero a su regreso, los filibusteros no pudieron ignorar que la monarquía francesa había decidido poner fin al filibusterismo. En el viejo continente se había concluido una tregua entre los españoles y los franceses, después de cinco años de agresiones y de expansión territorial en detrimento de los Países Bajos españoles. Habiendo entrado oficialmente en guerra el 11 de diciembre de 1683, España se había visto obligada a reconocer su derrota después de la sonada conquista de Luxemburgo. La tregua se firmó en Ratisbona el 15 de agosto de 1684. Reconocía a Luis XIV la posesión durante veinte años de todos los territorios de los que se había apoderado desde 1678; a continuación, establecía que la paz entre franceses y españoles se «mantendría tanto a este lado de la línea como al otro»[ii]. En ese momento, para nuestros compatriotas ya no era cuestión de acosar y apresar a los navíos ibéricos.

Tras haber dado un informe negativo sobre el filibusterismo, Cussy detalló las medidas adoptadas para

remediarlo: «Esta clase de corso, incluso cuando hay guerra declarada, es muy perjudicial para el comercio de Francia y destruye la colonia. Es tan cierto como que ésta se ha reducido a la mitad desde que los filibusteros tienen bajeles potentes, habiéndose llevado a los mejores hombres forjados aquí, de los que un centenar vale más para el trabajo que cuatrocientos que se enviasen de Francia, sin contar con que moriría casi la mitad […].»

Y prosigue: «He dado orden a los comandantes de los cuarteles de que no dejen salir a ningún bajel o barca en la que vayan más de ocho hombres. Y he mandado publicar una ordenanza prohibiendo a todo habitante embarcarse para salir a corso bajo pena de castigo corporal y de confiscación de sus bienes»[iii].

Paralelamente a esas medidas voluntaristas, el filibusterismo caribeño se vio privado en pocos meses de tres de los cuatro grandes vencedores de Campeche: Van Horn, como hemos visto, murió a consecuencia de su duelo con De Graaf; Granmont desapareció en el naufragio de su buque en las Azores, en octubre de 1686, y, por último, Bréha fue capturado por los españoles de vuelta de la expedición, recibió un juicio sumario y fue colgado. Sólo De Graaf escapó a la maldición que parecía abatirse sobre el filibusterismo. Tras algunas operaciones, se retiró del «oficio» y aceptó un puesto en la administración colonial francesa.

Frente a la prohibición impuesta por Versalles de practicar el filibusterismo, los capitanes y sus hombres se hallaban ante tres opciones posibles: bien someterse, abandonar el corso y tratar de integrarse en la sociedad colonial; bien seguir haciendo presas, pero a todas las naciones indistintamente, incluyendo su patria de origen: es el salto a la piratería; o bien seguir practicando el corso sin autorización del poder vigente, pero respetando aun así a su

propia nación de nacimiento o de adopción. Esa fue la vía por la que optaron los holandeses del filibusterismo francés (primero Yanke y Jacob, luego De Graaf) en los años que precedieron a la guerra de la Liga de Augsburgo.

De Graaf «sigue en el corso»

De Graaf siguió en el corso a pesar de la publicación de la tregua. Se señaló su paso por las Canarias en octubre de 1685, donde se sospechó que se dirigía a las Indias para hacer presas con un buque de treinta cañones, veinticuatro bombardas y doscientos hombres[iv].

En noviembre se encontraba en el sur de Cuba causando algunos desperfectos en la región de la laguna de Cortés y del río Cuyagua (Cuyaguataja). Con otro navío saqueó varias granjas y tomó rehenes. Al enterarse de que iba a carenar, el gobernador de Cuba envió una tropa a atacarlo, pero en vano. Con el refuerzo de otros dos buques, se dirigió hacia Valladolid, en la costa de Yucatán. En marzo de 1686, cuatrocientos cincuenta hombres a bordo de canoas se hallaban ya a cinco leguas de la ciudad cuando cien españoles con cornetas, flautas y tambores salieron en su dirección. Los filibusteros los atacaron, pero acabaron abandonando su objetivo. Poniendo rumbo al Sur, hacia Trujillo, quisieron penetrar en el puerto de San Pedro, pero la ciudad estaba sobre aviso. Remontando hacia el norte, arribaron al pequeño puerto de San Miguel (costa de Campeche), donde hicieron escala para después alcanzar la isla de Roatán. El 10 de agosto de 1687, Blas Miguel Corso, corsario español, con su navío *Cachimbo* y ochenta y cuatro hombres, atacó Petit-Gôave. Los asaltantes fueron rechazados, pero como represalia el gobernador entregó patentes de corso e incluso prometió el perdón a los piratas, nombró almirante a Granmont y sargento general a Laurent[v]. Esto le dio un nuevo impulso al corso. Laurent zarpó de Petit-Gôave. Al acercarse a la Guaira, se apoderó de

dos balandras, y después alcanzó la isla de Tortuguilla, donde debían haberse reunido ochocientos hombres. Pero como Granmont no se presentó –no se conocía aún la noticia de su naufragio–, Laurent se fue a las costas de Cartagena[vi].

Tras algunos saqueos en Tolu, se apostó en observación con el *Neptune* en la punta de Canoa, hacia Cartagena. Se trataba de interceptar cualquier buque que fuera a Curaçao o viniera de allí. La presa no se hizo esperar. Se avistó una vela procedente de Cumaná. Al distinguir al filibustero, el buque acosado trató de huir hacia los arrecifes de Samba (archipiélago de San Blas), pues era de menor calado que el *Neptune*. Arriesgando el todo por el todo, el holandés decidió perseguirle y finalmente los dos barcos zozobraron. Lejos de dejarse abatir por ese incidente, De Graaf hizo arriar una piragua: ¡se trataba de no perder jamás de vista el objetivo que se había fijado! Los pobres marinos, habiendo sido perseguidos para luego naufragar, se encontraron entonces con la desagradable sorpresa de ver a nuestro holandés con sus hombres, con los cuchillos entre los dientes, aproximarse a su embarcación tranquilamente, a remo. Una vez desvalijadas las pocas riquezas existentes[vii], De Graaf condujo a su tripulación de náufragos hasta el golfo de Darién, donde se fabricaron botes. Esto le permitió, de paso, hacerse con el *Sainte-Rose*, con el que pudo regresar a Petit Gôave.

En 1690, tal vez un poco cansado de todas estas aventuras, De Graaf aceptó el puesto de lugarteniente del rey en Cap-Français. Primero fue nombrado intendente en Île-à-Vache, donde comenzó a edificar un asentamiento con cinco esclavos[viii]. Poco después, tomó una barca inglesa que había sido capturada por los piratas y logró cambiarla por unos prisioneros franceses que los ingleses retenían en Jamaica. Para sus antiguos compañeros del mar, De Graaf había

cambiado mucho. Él, que siempre había sido el primero en embarcarse en aventuras, se opuso incluso a la partida de doscientos cincuenta filibusteros que pretendían zarpar en dos pequeñas embarcaciones y ponerle a él particularmente a su cabeza, para salir a corso e ir a los restos de un naufragio español. Efectivamente, se decía que los ingleses habían repescado millones. Este asunto se quedó en agua de borrajas, pero algún tiempo después De Graaf se vería involucrado en otro asunto de tesoros. Nuestro nuevo intendente de Île-à-Vache, eficaz en la aplicación de las política de Luis XIV, llegó incluso a capturar a un tal Desmarais, que trataba de llevarse a los hombres para reemprender el corso. El fallo fue inapelable: la horca. También se acusaba al fallecido de haber mandado ejecutar a algunos de los españoles que retenía a bordo como prisioneros. A algunos, pero no a todos… Así fue como Laurent de Graaf iba a hallar la pista del tesoro de Serranilla.

El tesoro del archipiélago de Serranilla

Uno de los españoles apresados por Desmarais, y que felizmente había salvado la vida, contó a los franceses que lo interrogaron que un galeón español había naufragado ochenta años antes[1] en una de las siete islas de Serranilla, un archipiélago situado entre Jamaica y lo que actualmente es Nicaragua. En esa desventurada tierra perdida, los pocos náufragos construyeron un círculo de piedras en medio de cual colocaron el poco dinero que habían podido llevar consigo en sus chalupas antes de que el barco se fuera a pique con una fortuna en las bodegas. Poco después de haberse salvado, un golpe de viento del sur estrelló sus embarcaciones contra los arrecifes. Nuestros hombres se encontraron sin medio para escapar, empezando a faltarles los víveres, sin posibilidad de ser socorridos. El hambre y la sed comenzaron a hacer estragos. Poco a poco, los pobres marinos fueron desapareciendo entre atroces sufrimientos y

junto a unas riquezas considerables que, allí, no podían serles de ninguna ayuda. Los dos últimos supervivientes hallaron el valor suficiente para construirse una balsa. De todas formas, no tenían otra elección que probar suerte en el océano. Al cabo de un periplo de varios días, avistaron tierra en el horizonte: era Cuba. Lo habían logrado. Desgraciadamente, el primero de ellos estaba tan debilitado que murió en cuanto puso pie a tierra, y el segundo se reunió con él en el más allá poco después. Pero el último superviviente del naufragio había tenido tiempo de hablar del dinero a algunos testigos, de desvelar su secreto…

Los franceses no salían de su asombro. Por una serie de casualidades, tenían en su poder, en la persona de ese español, a uno de los depositarios de aquella información. Ahora conocían el lugar exacto donde todas esas riquezas aguardaban desde hacía ocho decenios. Había que obrar con rapidez. Otros podían haberse hecho eco ya de esa increíble historia. El gobernador Cussy tomó su decisión en pocos segundos: De Graaf iría a recuperar el tesoro. Se movilizaron todos los medios disponibles: una corbeta con cien hombres a bordo, un gran buque de cincuenta y cinco hombres, un pequeño navío de una cincuentena de hombres, una barca pequeña con poco calado para desplazarse sobre los bajíos y avituallamiento para seis meses[ix]. De Graaf abandonó Petit-Gôave el 22 de febrero. Cussy nos cuenta lo que ocurrió: «El 14 de mayo, recibí una carta de De Graaf fechada el 9 de ese mes, en la que informaba de que habían llegado a la *Serenille* el 12 de abril por la noche y que, habiendo avistado un barco inglés que fue apresado, se hallaron en él cuatro cañones de fundición de balas de unas doce libras, con aspecto de haber permanecido varios años bajo el agua. El mencionado inglés le confesó que los había encontrado en el esqueleto de un barco en la *Serenille*, que estaba muy cerca, restos que él y varios camaradas suyos llevaban años buscando. El

susodicho sieur de Graaf le aseguró que no se le haría ningún daño, y que por el contrario se le entregaría su parte a *compagnon bon lot*[◆] según costumbre filibustera, pero que no le permitiría irse a Jamaica. Al día siguiente, el sieur de Graaf se dirigió al susodicho esqueleto, donde el inglés había trabajado bien poco, y pescó tres cañones de fundición de balas de 6 a 8 libras, tres bombardas del mismo metal y un cañón de hierro…»[x].

De Graaf se quedó pronto sin víveres. Las batidas no daban los frutos previstos. Hacían falta más buceadores. De Graaf solicitó a Cussy que contratase a una veintena y se los enviase. Cussy no dejó piedra por mover, haciendo que sus hombres cribaran todas las tabernas y todos los puertos, bajo su responsabilidad, pero no pudo encontrar más que dos. Con un barco hubiera podido ir a Florida a reclutarlos, sólo que no disponía de ninguno. Tras haber arrancado a todo gas, esta búsqueda del tesoro se abandonó, seguramente a falta de logística suficiente, y tal vez a causa de una amenaza inglesa. De todos modos, nuestros franceses no eran los únicos en estar al corriente del secreto, pues «los ingleses han recuperado un importante botín de los restos descubiertos por De Graaf, que han expedido en un bergantín de trescientos hombres ante el cual el gobernador no [tuvo] medios para oponerse»[xi].

Los filibusteros resisten

Mientras que De Graaf y sus hombres soñaban con el tesoro de la Serranilla, otros filibusteros continuaban haciendo presas con total impunidad en tanto que no entraran en Petit-Gôave, donde Cussy los hubiera hecho arrestar inmediatamente. Fue el caso de Yanke, quien, el 22 de agosto de 1686, delante del fuerte de La Habana, apresó una de las urcas de Pedro Blanco, habitante de Caracas[xii]. Tras un viaje a Carolina donde, en compañía de Jacob, ayudó a la población inglesa a rechazar una incursión

española, los dos capitanes solicitaron la nacionalidad inglesa. Pero, en vista de las condiciones harto draconianas, como la destrucción de su propio navío, abandonaron el proyecto[xiii]. Se les volvió a ver al año siguiente. El 4 de enero de 1688, a la cabeza de siete piraguas y una fragata, saquearon los almacenes de Honduras, a treinta y seis leguas de Puerto Caballos. Durante aquel encarnizado combate, desde las siete de la madrugada hasta las tres de la tarde, se apoderaron de una urca procedente de Honduras[xiv].

Primeros pasos en la piratería

Otros filibusteros, como Lagarde y Andresson, ya tenían un pie en la piratería, y por ende, en la ilegalidad.

A pesar de la publicación de la paz, en julio de 1685 Lagarde reclutó a una treintena de filibusteros, a los que citó en Île-à-Vache para embarcarlos. Prevenido de ello por ciertas indiscreciones, el gobernador Cussy envió tropas inmediatamente, provistas de una orden de arresto. Pero era demasiado tarde: Lagarde y su tripulación ya estaban navegando a lo lejos. Los encontraron el 28 de marzo siguiente, en compañía del inglés Bannister; estaban carenando en Samaná[xv] tras haber hecho dos presas inglesas.

Lo mismo ocurrió con Andresson: «Al saber que el llamado Michel estaba anclado a siete leguas de Petit-Gôave con un bajel de treinta y ocho cañones y doscientos cincuenta hombres, yo mismo fui con una fragata del Rey para hacerlos desarmar, cosa que se hizo; a continuación, teniendo informes de que pretendían robar dicha fragata para hacerse piratas, mandé que se los arrestase y se confiscase la susodicha fragata, con la prohibición a cualquier filibustero o habitante de salir a corso, bajo pena de castigo corporal y de confiscación de sus bienes»[xvi].

A pesar de estos casos de desobediencia a las reglas decretadas por Versalles, que fueron escasos, el filibusterismo de esa época estaba moribundo. En las

vísperas de la guerra de la liga de Augsburgo, Cussy bosquejaba un retrato bastante inquietante: «Granmont se ha ido a pique con un buque de cincuenta cañones pero no más de ciento sesenta hombres, ya que en la campaña de 1685 perdió por enfermedad a casi ochenta de ellos. Laurent ha perdido su nave pero, habiendo apresado otra pequeña y después una más potente, salvó a toda su gente, que está de regreso a estas costas, con excepción de cincuenta hombres que perdió en tres combates que mantuvo [...]. El resto de su primera tripulación regresó a esta costa hace tres meses en tres barcas diferentes. Jacob y Yankay aún están en alta mar, pero en sus dos bajeles no hay ni treinta franceses: muchos desembarcaron, y a esta costa regresaron unos veinticinco o treinta... El buque del inglés Bannister lo quemaron el año pasado en Samaná dos fragatas inglesas enviadas para tal fin. Poco después, Bannister fue prendido y colgado en Jamaica. [En su buque] no había más que ingleses, con excepción de siete u ocho franceses que están de vuelta aquí. Respecto al *Padarame*[2], que fue hundido en Campeche y cuya tripulación no era más que de ochenta hombres, regresaron a esta costa cuarenta de ellos, en un pequeño bajel comandado por el capitán Tocard, y otros veinticinco vinieron en otro buque llamado la *Campeschienne*... Bréha fue conducido con cuarenta o cincuenta hombres a Vera Cruz, y colgado junto a nueve o diez hombres. Ya no queda pues de nuestros filibusteros más que alrededor de cuarenta hombres que se han degradado con pequeñas piraguas y botes en Honduras y que pueden volver aquí con los ingleses por Jamaica. Hay una veintena que no esperan más que la ocasión de volver. Está el brulote del capitán Lesage, llamado *Pavone* y comandado por Michel Andresson. La tripulación se compone de ochenta franceses sobre cuyo regreso tengo muy mala opinión. La mayor parte de ellos eran sediciosos y amotinados que cometieron malas acciones

cuyo castigo temen.» Cussy añade al margen: «Las últimas noticias me hacen saber que se encuentran en el mar del Sur.»

Y prosigue: «Hay algunos buques piratas ingleses que pueden llevar a bordo algún francés. Lesage está en Port-Louis al servicio de la Compañía de Oriente, donde no sabían que es el hombre más ladrón, depravado y cruel que hay en el mundo… Desde que soy gobernador sólo han salido de esta costa mil cuatrocientos hombres a lo sumo, y no cuatro mil, como le han contado a Su Majestad. De los cuales en los últimos dieciocho meses han regresado trescientos y pico, de modo que quedan fuera mil cien, de los que doy por muertos a unos quinientos cincuenta, a saber, alrededor de trescientos muertos por enfermedad en todas las embarcaciones de la primera escuadra del sieur Granmont, ciento sesenta que se cree perecieron con él, y noventa muertos en los combates e incursiones que hicieron; de manera que quedarían alrededor de quinientos cincuenta, de los que la mayor parte se encuentra en el mar del Sur; otros, prisioneros en Vera Cruz; y otros, dispersos por aquí y por allá, de los que no pierdo la esperanza de hacer regresar a la mayor parte, y particularmente a los que están en Vera Cruz, La Habana y Santo Domingo»[xvii].

Si creemos a nuestro gobernador, trescientos filibusteros habrían regresado a Santo Domingo, a los que podrían sumarse otros quinientos cincuenta entonces diseminados por el mar del Sur o pudriéndose en las mazmorras españolas.

Se estaba anunciando la guerra de la liga de Augsburgo, y en breve Cussy iba a lamentar haber realizado tan bien su tarea de aplastar a una parte del filibusterismo, sus aguerridos hombres y sus buques armados: «Destruí el filibusterismo porque lo quiso la Corte, y si lo llevé a cabo no fue sino con un gran pesar; actualmente desearía no

haberlo logrado, pues en esta costa habría diez o doce buenos navíos y gran cantidad de valientes que aseguraban esta colonia y el comercio que en ella se efectúa. No tenemos bajeles, pero si Monseñor el Marqués de Seignelay me envía una fragata, con ella se harán infaliblemente algunas presas que nos servirán para montar una partida de filibusteros y ponerlos en situación de incomodar a nuestros enemigos, que me tienen aquí asediado, ya que, además de los españoles de esta isla que están en nuestras puertas día y noche, tengo también a los de las islas vecinas y a los de Tierra Firme. Los holandeses de *Corosol* [Curaçao] no están lejos de esta orilla, y pueden ir y venir fácilmente a verlos, y los ingleses de Jamaica son más temibles para nosotros que los españoles y los holandeses juntos»[xviii].

El filibusterismo durante la guerra de la Liga de Augsburgo

En Europa la guerra, que se estaba fraguando desde hacía algún tiempo, estalló en 1688. La revocación del Edicto de Nantes en 1685 y las pretensiones francesas a la sucesión del Palatinado prendieron la mecha. Esta vez la Francia de Luis XIV estaba sola. Frente a ella, las Provincias Unidas, los príncipes alemanes, España, Suecia e Inglaterra. Al igual que en los conflictos precedentes, al Caribe le afectó de rebote. Cualquier embarcación de una potencia enemiga de Francia era entonces de buena presa, y a la inversa. Esta guerra será la ocasión para algunas antiguas figuras del filibusterismo de hacerse famosas. Así, Le Picard se puso a la cabeza de ciento ochenta filibusteros. Puso rumbo a las costas de Nueva Inglaterra, con el proyecto de hacer una incursión en una pequeña isla llamada «Rodelan» (Rhode Island), tras lo cual contaba con ir a saquear las Bermudas[xix]. En realidad, continuó haciendo sobre todo lo que mejor dominaba: las presas en mar. Durante un abordaje a un navío británico, incluso tuvo ocasión de liberar al gobernador francés de la Acadia, el Sr. Perrot, a quien los ingleses habían capturado y

conducían a Inglaterra[xx].

Otro capitán francés de la «vieja escuela», Bernanos, realizó algunas hermosas acciones contra los ingleses y los españoles (en 1693 se unirá a la administración colonial como intendente en Port-de-Paix). Jacob, por su parte, recibió una misión de Dumas (lugarteniente del Rey en Léogâne). Partió con cincuenta hombres del mar del Sur. Al cruzar hacia Nueva España hizo una presa considerable, pero poco después tuvo el infortunio de cruzarse en la ruta de dos buques de Jamaica bien pertrechados. Se enfrentó a ellos durante cuatro horas, y después, «habiendo consumido todas las cargas de pólvora, llegaron a las manos a golpe de sable, cuchillo y machete; de manera que por el lado inglés quedaron sesenta y ocho con vida y algunos heridos. El capitán Jacob estaba herido en tres partes y no le quedaban más que siete hombres, tres de los cuales también estaban heridos; y los ingleses, en consideración a este acto, hicieron que en Jamaica fuera muy bien tratado, habiéndole tomado en estima a él y a su tripulación»[xxi]. Tanto, que acabó pasándose a su bando.

Filibusteros de la nueva generación

La guerra de la liga de Augsburgo dio lugar a una nueva generación de filibusteros. Algunos eran poco creíbles, desafortunados o poco respetuosos con las convenciones internacionales, como ese Jacques Gendre «Le Blond»[◆], capitán de un bergantín llamado el *Lion d'or*. Con una comisión de Du Casse, saqueó la isla danesa de Saint-Thomas, que sin embargo estaba protegida por su estatus de neutralidad. Después fue detenido en la Martinica, cuando presentaba una presa a adjudicación[xxii].

Un tal Lépine fue apresado también cuando rondaba por Curaçao y se mató a la mitad de su tripulación[xxiii].

Otro filibustero llamado Guillemet, comisionado por Blénac, el gobernador general de las Islas de América,

reclutó –en perjuicio de Du Casse, que los necesitaba– a ciento veinte hombres de Santo Domingo para su crucero. No volvió a traer más que a diecisiete, pues los demás se quedaron en Nueva Inglaterra enrolados en cruceros ingleses[xxiv]. Un año más tarde, en 1694, naufragó en el archipiélago de Testigos[xxv], al noroeste de Margarita, sin agua pero con una gran población de conejos y tortugas.

También podemos mencionar a Rousseau, otra figura fugaz en el filibusterismo, que partió con una barca y cincuenta hombres por el río de *Nicaro* (sin duda, Nicaragua). ¡Se «desvaneció en la naturaleza» y su nombre no volvió a pronunciarse jamás![xxvi]

Felizmente, otros personajes más consistentes dejaron su huella en los anales. En 1693, Du Casse destacó a «uno de los corsarios más valerosos del mar», llamado Godefroy y capturado por dos fragatas holandesas a las que había abordado. Según Du Casse, Godefroy había quemado entre veinte y veinticinco buques enemigos. Parte de sus hombres, que saltaron a tierra, aún apresaron otras cuatro barcas holandesas en la costa sur de Santo Domingo. Regresó a Petit-Gôave en 1696 a bordo de una de sus presas, al haberse ido a pique su fragata *Bressante* por una ráfaga de viento[xxvii]. Godefroy participará después activamente en la toma de Cartagena.

Otro personaje interesante: Corneille Kelly, un inglés que pasó al servicio de Francia. En 1697 en Boca Chica, hacia Cartagena, causó grandes estropicios a los ingleses y a los españoles. Y en 1698 atacó y desvalijó en las Bahamas un buque jamaicano bautizado *Endeavour*[xxviii].

En esta nueva generación de filibusteros, hay tres personajes que sobresalen del montón: Montauban, Pinel y Lambert.

Filibustero e inversor: el caso Montauban

Montauban se asoció durante algún tiempo al capitán Desmaretz, con quien se adueñó del *Balestrelle* en la costa de Caracas. Después se embarcó, en octubre de 1690, en el *Machine*, del que fue elegido capitán; tenía orden del gobernador de las Antillas, Blénac, de rondar en las proximidades de las Barbados para recopilar información sobre los ingleses. Fiel a su instinto antes que al Rey, Montauban se guardó mucho de obedecer. Prefirió bordear las costas de Nueva Inglaterra para hacer presas y hacerse con víveres. Después cruzó el Atlántico y estuvo rondando por las costas de África; se apoderó de un fuerte inglés en el río Sierra Leona, logrando un botín de 200.000 francos pero perdiendo cuarenta hombres en el asunto. En 1692, estaba de vuelta en el Caribe con un cargamento de esclavos que vendió. Para poder zarpar de nuevo, completó su tripulación en Santo Domingo, desencadenando la ira de Du Casse: «Para mí sería maravilloso si Montauban no hubiera venido. Le he tratado bien, cuando se merecía la horca por haberme quitado cien hombres sin mi permiso, cosa que es de todo punto contraria al servicio al Rey y a sus intenciones».

En 1693, Montauban se asoció con otros dos filibusteros: Pinel, a bordo de la corbeta *Malouine*, y Le Duc. A decir de Blénac, hicieron juntos considerables presas a los ingleses y a los holandeses, presas que vendieron luego en Sainte-Croix. El 27 de julio de 1694, Montauban atacó una flota inglesa hacia las Bermudas. Apresó el *Endevoir*, el *Bonne-Aventure*, el *Loup*, y el 6 de agosto el *Exchanger*. Con la aureola de ese impresionante palmarés arribó a Burdeos el 6 de septiembre, para seis meses de descanso que bien se había ganado.

El 20 de febrero de 1695, con el buque reparado y la tripulación renovada, Montauban volvía a salir de caza. En el cabo López, el azar puso en su camino a un negrero inglés de veinte cañones. Llevaba a bordo trescientos cincuenta

esclavos, cera y marfil. El asunto se resolvió rápido. En la isla del Príncipe (actualmente São Tomé y Príncipe), se apoderó de un raquero* de Brandemburgo de ocho cañones y setenta hombres. Por otra parte, envió el negrero apresado a Santo Domingo, capitaneado por el sieur de Nave, pero desgraciadamente fue recuperado por los ingleses llegando a Petit-Gôave. El 22 de septiembre Montauban avistaba de nuevo las costas africanas. Frente a Angola, dio caza a un buque holandés que transportaba ochocientos esclavos negros. Todo parecía desarrollarse como de costumbre. El navío negrero no conseguía distanciarse de Montauban, de modo que el abordaje ya era sólo cuestión de minutos. Los dos barcos estaban casi borda con borda. De un lado, se preparaban para saltar al abordaje, con las espadas afiladas y las pistolas en el cinto. Del otro, se aguardaba la avalancha de filibusteros, rezando por escapar o, cuando menos, por vender cara su vida. En ese momento, nadie podía imaginarse que el capitán holandés había bajado al polvorín de la bodega. Desesperado por el previsible apresamiento de su buque, el desgraciado prendió fuego a los barriles. La deflagración fue terrible. Los dos navíos quedaron destrozados, y los cuerpos en pedazos. En unos instantes, las aguas engulleron los restos en llamas. Milagrosamente, Montauban fue uno de los pocos supervivientes. Agarrado a un madero flotante, al cabo de un periplo agotador logró alcanzar tierra firme y fue auxiliado por algunos aliados africanos[xxix]. Hay que señalar que Montauban era propietario de una hacienda, lo que explica por qué buscaba prioritariamente presas que llevaran esclavos negros: podía en efecto emplearlos directamente en su plantación.

Montauban concluye la relación de sus aventuras sin ocultar su desasosiego: «No sé si me despediré del mar, de tanto que me ha espantado mi última desgracia; si volveré a embarcarme para vengarme de los sufrimientos que me han

hecho pasar los ingleses, si me iré a recorrer los mares para reunir algunos bienes o si me quedaré tranquilo viviendo de los que me han dejado mis parientes»[xxx]. Finalmente, tras una buena presa cerca de las Canarias, desapareció en el mar a principios de 1709.

A diferencia de sus predecesores, que a menudo dilapidaron las ganancias que habían obtenido del corso, o de aquellos que lo ahorraron pero tuvieron que sufrir el declive económico de la industria del tabaco, los nuevos filibusteros se beneficiaron del *boom* del azúcar en sus inversiones. Montauban fue uno de esos nuevos aventureros, enriquecidos por el corso y después por las juiciosas inversiones en el sector azucarero. Al igual que otros semejantes suyos, accedió a una nueva notoriedad: se convirtió en un notable, se aburguesó. Otro signo de ese progresivo cambio de estatus es que se empezaron a encontrar cada vez más sacerdotes a bordo de los navíos filibusteros. Nuestros capitanes cambiaron así el traje de aventurero sin fe ni demasiada ley por el de personaje respetable preocupado tanto por los bienes de este mundo como por los del otro. Hasta entonces, únicamente las flotas españolas y portuguesas, y la expedición de Hotman de Fontenay con destino al mar del Sur, habían acogido a hombres de la Iglesia. Es evidente que esa nueva presencia provenía igualmente del hecho de que la «profesión» ya no la ejercían exclusivamente capitanes protestantes.

Unos filibusteros aburguesados: Pinel y Lambert

El capitán Lambert y el capitán Pinel, por lo demás representante de la Compañía de Senegal, pertenecieron a esa categoría de filibusteros aburguesados. Ambos fueron cercanos al padre Labat, el gran cronista del Caribe, que narró con grandilocuencia algunas de sus aventuras, como el ataque fallido a la isla volcánica de Saba: «El señor Pinel, uno de nuestros capitanes filibusteros, pensó atacarles por

sorpresa durante la guerra de 1688. Se hizo con una barca cuya carga era para ellos. Llegó al embarcadero en esa barca al anochecer, con la mayor parte de su gente; y como los de allí la esperaban y la conocían, no sospecharon nada. Nuestra gente ya estaba tomando tierra y empezando a desembarcar cuando el buque corsario, que no tenía orden de venir hasta que se le hiciera una señal mediante un fuego en la isla, se apresuró demasiado, y vino a fondear junto a la primera. Los que estaban dentro, al tomarla por enemiga, abrieron fuego, y éstos creyendo lo mismo también hicieron fuego, mataron a un hombre e hirieron a tres o cuatro, entre los cuales se hallaba el capitán. Los habitantes tomaron inmediatamente las armas y, ya fuera porque sospecharon el ataque sorpresa, ya fuera para mayor seguridad, arrojaron sobre nuestra gente, que estaba desembarcando, una lluvia de piedras que lisió a más de uno y obligó a los demás a retirarse lo antes posible y a volver a embarcarse.»

Afortunadamente, Pinel fue mejor recibido más tarde; el jueves 4 de mayo de 1694, el padre Labat fue a su encuentro: «Fui a visitar al señor Pinel, capitán de filibusteros, comandante de una corbeta de seis cañones llamada *la Malouine* o *la Volante*. Había llegado el día anterior con dos bajeles ingleses que había apresado a barlovento de las Barbados, uno de doce cañones y otro de dieciocho, que venían directamente de Inglaterra con un rico cargamento [...]. El viernes nos pasamos toda la mañana confesando a los filibusteros. Se cantó una misa a la Virgen con toda la solemnidad posible; la celebré y bendije tres grandes panes que presentó el capitán, acompañado por sus oficiales con tambores y trompetas. La corbeta y las dos presas, que estaban frente a la iglesia, hicieron salvas con todos sus cañones al principio de la misa, en la elevación del sagrado sacramento, en la bendición y al final del *Te Deum* que se cantó al terminar la misa. Todos los filibusteros vinieron a la

ofrenda y cada uno presentó un cirio con una moneda de 30 soles o de un escudo*»[xxxi].

Desgraciadamente, después de haber narrado sus rocambolescas aventuras, el padre Labat hubo también de escribir su oración fúnebre: «Lo mataron hace algunos meses; su buen corazón, los servicios que prestaba a sus compatriotas y la caridad que daba a los pobres hacían que se lo considerase como un ángel de la guardia de esta isla. Halló la muerte en el ejercicio de la caridad [...]. Estaba llevando a una familia a la punta de Arenas, pero en el puerto pensaron que no tenía permiso para partir; se disparó un cañonazo y la bala rompió la borda del buque, llevándose consigo el bajo vientre y el muslo del señor Pinel, que murió momentos después con una resignación absoluta a la voluntad de Dios y como buen cristiano. Su muerte consternó a toda la isla»[xxxii].

Leyendo las pocas palabras que describen a Julien Lambert, otro filibustero, tenemos la impresión de encontrarnos ante un buen burgués, muy lejos de la imagen del aventurero –maldiciendo, con el cuchillo entre los dientes y la botella en la mano–, en todo caso ante alguien ajeno a cualquier revuelta y completamente integrado en el sistema colonial: «El señor Lambert, capitán de filibusteros, vino a rogarnos al día siguiente que pasáramos un día o dos en su hacienda. Se había asociado con uno de sus tíos, llamado sieur Giraudel, consejero en el Consejo Soberano»[xxxiii]. Pero también en esta ocasión, Labat redactó su oración fúnebre: «Me enteré al llegar a Guadalupe de la muerte de mi íntimo amigo el señor Julien Lambert, uno de los más valientes y mejores capitanes corsarios que haya tenido América desde hace mucho tiempo [...]. Poseía más bienes de los que necesitaba para vivir cómodamente, y sus amigos le aconsejaban que dejara de hacerse a la mar; mas su bravura no le permitía permanecer inútil para su patria.

Aparejó una barca de seis cañones y ochenta hombres de tripulación, con la que hizo durante casi dos años numerosas presas e incursiones en las costas de las islas inglesas, de donde se llevó gran cantidad de esclavos y reunió un botín considerable»[xxxiv]. A Lambert lo mató en 1705 un corsario inglés. Según Labat, toda la colonia, que lo apreciaba y respetaba, lloró su muerte.

Junto a los dos casos emblemáticos que fueron Pinel y Lambert, otros filibusteros notables permanecieron en la memoria, como el capitán Petit, que murió en 1708 en la Martinica, legando parte de sus bienes a los pobres y a la fábrica de la parroquia de Saint-Eustache de París[xxxv]. El historiador Philippe Hrodej suministró igualmente una larga lista: Jean Legoff de Beauregard, filibustero y consejero en el Consejo Superior de Santo Domingo, lugarteniente del Rey en Port-de-Paix y más tarde en el cuartel de Île-à-Vache; Guy Coustard, filibustero y consejero en el Consejo Superior de Santo Domingo; Danzé, filibustero e intendente en Port-de-Paix y posteriormente en Le Cap; François Jacques Duvivier, filibustero, senescal y consejero en el Consejo Superior de Léogâne; Jean-Baptite Le Lièvre, filibustero, consejero y más tarde decano en el Consejo Superior de Santo Domingo; Charles Le Maire, filibustero y consejero en el Consejo Superior de Léogâne; Yvon Jacques, sieur Deslandes, filibustero e intendente –más tarde lugarteniente del Rey– en Léogâne[xxxvi]. Se puede añadir a Jean Charpin, cuyo navío, con el capitán Fantin, acompañó a Du Casse entre las islas de Cabo Verde, Surinam, Berbice y San Cristóbal. Era filibustero, pero también armador.

Ciertamente, no todos los nuevos filibusteros se convirtieron en notables, ¡lejos de ahí! Se puede incluso pensar que algunos de ellos ya ocupaban una posición social antes de lanzarse al filibusterismo, y que fueron las circunstancias de la guerra lo que les impulsó a salir al

abordaje. Pero sin lugar a dudas hubo una tendencia al aburguesamiento que no se había observado anteriormente. La sociedad se enriqueció, y los filibusteros siguieron su ritmo. Contrariamente a las épocas anteriores, en efecto vieron aumentar sus ingresos de manera significativa, especialmente gracias a las capturas relativamente fáciles de buques negreros.

Si bien los archivos no han conservado más que los nombres de los capitanes implicados en ataques al enemigo en pequeños grupos o individuales, no hay que olvidar a los numerosos subalternos que componían las tropas del filibusterismo, que apoyaron durante esa guerra a las flotas enviadas por Francia al mando del almirante Du Casse.

Los filibusteros apoyan a Du Casse

Francia declaró la guerra a España el 15 de abril de 1689. El conflicto contra Madrid iba a extenderse a todos los mares del globo, y particularmente al Caribe. En tales condiciones, la ayuda de los filibusteros sería preciosa para debilitar al enemigo español.

Rumbo hacia el Caribe, el capitán de fragata Jean-Baptiste Du Casse, antiguo negrero y director de la Compañía de Senegal que entró en la Royale* en 1686, se encontró con el filibustero Fantin en la isla de Boa Vista, en el archipiélago de Cabo Verde. Tras haberle permitido saquear un navío español y repartido con él la presa, Du Casse lo llevó a la colonia holandesa de Surinam, donde lo mantuvo a raya, y a Berbice, que desvalijó.

Después de haberlos amordazado durante años, Francia y su armada, la Marine Royale, necesitaban muy mucho a esos filibusteros para llevar a buen puerto sus operaciones punitivas. Así, una vez que llegaron a la Martinica, Fantin y sus hombres fueron reclutados por el gobernador de las Antillas, Blénac, quien, a cambio de la promesa de patentes, los convenció para que lo siguieran a atacar la parte inglesa

de San Cristóbal. Al llegar al lugar, los pocos ingleses de la tripulación de Fantin huyeron con el navío en dirección a Nieves[xxxvii]. Esas seis semanas de campaña, que acabaron mal, habrían tenido en cualquier caso un beneficio de 119.895 libras, de las cuales 20.000 fueron para los filibusteros[xxxviii].

En 1690 el gobernador de Santo Domingo, Cussy, proyectó atacar Santiago. Una vez más, el asunto era imposible sin la ayuda de los filibusteros. Sin embargo, fue un fracaso: «Al haber sido descubierta, la pequeña escuadra que debía marchar sobre Santiago no ha considerado adecuado obrar sobre esa plaza»[xxxix].

A principios de 1691, las fuerzas anglo-españolas retomaron la iniciativa. Saquearon Limonade (Sabana Real para los españoles), así como Cap-Français. El gobernador Cussy y Franquesnay, lugarteniente del Rey, resultaron muertos. Du Casse fue nombrado para el puesto de gobernador de Santo Domingo. Fuertes por sus éxitos, los españoles elaboraron un nuevo plan de desembarco en Santo Domingo. Prevenido de ello, Du Casse movilizó inmediatamente a ciento veinte filibusteros y dos compañías de la milicia. Frente a tan resuelta oposición, la empresa fue abandonada[xl].

Como represalia, Du Casse lanzó regularmente operaciones sobre Jamaica. Incluso se aprovechó de la debilidad temporal del sistema de defensa de la isla provocada por el terremoto del 7 de junio de 1692 para multiplicarlas. El propio día del seísmo, el filibustero Daviot estaba en una operación que le habían asignado, pero fue capturado. El objetivo de esos ataques era debilitar a su principal rival económico y militar, en tanto que Santo Domingo se dotaba de instalaciones azucareras y de mano de obra servil que permitía sacar el mayor beneficio posible. Du Casse, convertido en capitán de navío, intentó otra

incursión en tierras jamaicanas, en el curso de la cual se asoló un fortín y se «capturaron» algunos esclavos. De regreso, un viento demasiado fuerte les obligó a desatracar y las chalupas se perdieron[xli].

Mientras trataba de disciplinar a los filibusteros y de reorganizar la colonia, en 1693 Du Casse mandó al navío del Rey *Emporté* a Jamaica, con otros cuatro buques. A bordo del *Emporté*, cien filibusteros acompañaban a los marinos del rey[xlii]. Y cosa rara, «la salida a corso del navío del Rey a Jamaica ha sido inútil, ya que no ha encontrado nada»[xliii].

No queriendo dar tiempo a sus enemigos de retomar la iniciativa, Du Casse lanzó otra campaña casi inmediatamente: «Además de los ochenta hombres que llevé a Le Cap en el *Solide*, reuní ciento cincuenta filibusteros, los únicos que había en la región, y para atraerlos mejor los envié a hacer una incursión a Jamaica. Con los informes de que disponía, lo han ejecutado según lo planeado y se han llevado trescientos cincuenta negros, a quienes han conducido a Cul-de-Sac, y después de desembarcarlos, el Sr. Dumas me los mandó a Le Cap, donde permanecieron dos meses esperando a los españoles»[xliv].

En 1694 se puso a la cabeza de una gran expedición de veintidós buques. A su lado iba un antiguo profesional del corso a quien conocemos bien: De Graaf. Juntos saquearon el sur de Jamaica. El 21 de agosto, victoriosos, fondearon en la rada de Petit-Gôave con mil trescientos esclavos en las bodegas. Los pobres desgraciados no habían hecho sino cambiar de explotadores.

A los anglo-españoles les tocó el turno de pasar a la ofensiva en 1695: Port-de-Paix y Le Cap fueron destruidas. El resultado de los combates fue de seiscientos muertos, otros tantos prisioneros y mil esclavos raptados. Pero la toma de Cartagena por los franceses sería una bonita revancha.

Versalles informó a Du Casse del proyecto de atacar Cartagena ya en enero de 1697. Inmediatamente, éste lanzó una campaña intensiva de reclutamiento que dio sus frutos: entre mil y mil doscientos hombres, gran parte de los cuales eran filibusteros, se hallaban en pie de guerra antes de la gran expedición.

El 19 de marzo de 1697 la escuadra de treinta y dos velas (de las cuales siete eran buques filibusteros) y cinco mil seiscientos treinta hombres bajo el mando del barón de Pointis, y de Du Casse para las gentes de Santo Domingo, zarpaba de Petit-Gôave. Los filibusteros se comportaron perfectamente durante las operaciones. Desembarcaron como exploradores en una zona alejada del centro, abrieron caminos por el frondoso bosque, facilitaron el avance de las tropas regulares, las avituallaron con víveres frescos y después fueron los primeros en salir al asalto. La ciudad capituló el 3 de mayo. No obstante, Pointis, que no se fiaba de ellos, les prohibió en un primer momento que participaran en el saqueo. ¡De todas formas, las tropas regulares no dudaban en sacarse de la chistera, cuando era preciso, a un filibustero particularmente repulsivo y aterrador para asustar a los religiosos y hacerles entregar los tesoros ocultos! La decepción de los filibusteros estuvo a la altura de la importancia del botín total: 7 millones de libras. Se habían enrolado con la falaz promesa de un reparto del botín a la manera de los Hermanos de la Costa*, «hombre por hombre». De modo que debería corresponderles un quinto, pero Pointis no les ofreció más que 40.000 libras y, como mucho, los escuetos beneficios acordados a los marineros rasos de la Royale[3]. Furiosos, planearon atacar el propio navío de Pointis para hacerse justicia, pero finalmente decidieron volver a Cartagena para coger todo lo que hubiera quedado. El saqueo volvió a empezar y se

prolongó cuatro días, durante los cuales se reunieron 600.000 libras más.

Una fragata enviada por Du Casse vino a advertirles de que pronto aparecería una escuadra inglesa. Zarparon de inmediato, pero los ingleses fueron más rápidos. El *Christ* del capitán Cottuy fue capturado, así como el *Cerf-Volant* del capitán Pierre le Malouin. El *Jersey* del capitán Macary se fue a pique junto a Cartagena; una parte de la tripulación fue hecha prisionera, y la otra parte se refugió con los aliados indios del archipiélago de San Blas. El *Pembroke* del capitán Gallet también naufragó, pero llegando a Santo Domingo, y la tripulación se salvó. Los demás capitanes filibusteros, Godefroy, Blot, Salles y Blanc, regresaron a Petit-Gôave sanos y salvos.

Después de esta aventura y de las diferencias que surgieron del desequilibrado reparto del botín, Du Casse defendió tan bien la causa de los filibusteros que el rey les concedió 1,4 millones de libras, «una parte en dinero y otra en mercancías y municiones necesarias para la colonia». En realidad, cuando comenzó la distribución, parte de los filibusteros había desaparecido: prisioneros, muertos, definitivamente convertidos a la piratería o navegando por otras latitudes. Es de temer que finalmente fueran el gobernador, el Estado Mayor y algunos traficantes los que se quedaron con la mejor parte. El gobernador inglés de Jamaica, tras una expedición anterior a la isla, ya había escrito que «los filibusteros están asqueados por el reparto del botín en que Monsieur Du Casse demostró ser el mayor filibustero de todos, quedándose con los negros capturados para él»[xlv].

Tipología de los filibusteros

Por su proximidad con los filibusteros, a los que frecuentaba desde hacía muchos años, Du Casse estaba en mejor situación que nadie para detectar los cambios y las

evoluciones que atravesaba ese medio tan particular: «Se ha notado que, desde la instauración de estas colonias, cada diez años se cree que ha llegado a su fin [del filibusterismo], y que siempre renace; hoy en día no quedan ni cincuenta de los que encontré a mi llegada al gobierno, y los que hay ahora mismo ya no estarán en cuatro o cinco años»[xlvi].

Aparecieron dos tipos distintos de población. Por un lado, los filibusteros notables o habitantes filibusteros, que correspondían perfectamente a la descripción que hacía de ellos Cussy en 1684: «Más de la mitad de ellos son habitantes; la mayor parte de ellos, habiendo sacado provecho, se compran haciendas a las que se retiran y viven tranquilamente. Así, el número de habitantes aumenta sin disminuir el de filibusteros, pues salen a corso estacionalmente, dejando el cuidado de su hacienda en manos de sus socios»[xlvii]. Además de los antiguos filibusteros como De Graaf o Bernanos, ya integrados en la administración colonial, el número de filibusteros que gozaban de una elevada posición social es particularmente significativo en esa época.

Por otra parte, se encuentra la base clásica de las tropas del filibusterismo. Se trata de los «36 meses»[♦] liberados de su obligación o de antiguos bucaneros constreñidos a reconvertirse al corso a causa del agotamiento de los terrenos de caza y de la presión española: «Ya quedan muy pocos cazadores, han destrozado tanto la región que apenas encuentran de qué vivir ellos mismos; se trata una segunda clase de indeseables que obran a la manera de los filibusteros y que lo son estacionariamente»[xlviii].

De hecho, esos «cachorros» del filibusterismo son los que no habían tenido aún la oportunidad o la habilidad de integrarse en la sociedad colonial. Pointis los aplasta con su desprecio: «Hay que aclarar que esa especie de tropa se compone de gente sin confesión, desertores de barcos que

van a la costa, que gracias a la utilidad que ve en ellos el gobernador se sustraen a la justicia. A esto se suma otra clase de gente del siguiente origen: cualquier diablillo al que se pueda echar mano en Francia es enviado a las islas y obligado a servir tres años a algunos particulares, que los cogen y los ponen a cultivar sus tierras; cuando les cumple el plazo, alguien les fía un fusil, se enrolan y ya se han convertido en filibusteros…»[xlix].

Es lo que más tarde se llamará «las clases peligrosas», esos hombres que dan miedo porque finalmente no quieren o no pueden integrarse. Como reconoce Du Casse al final de la guerra: «De los filibusteros, una parte se embarcó al sur de la isla con los piratas, [otra] se volvió a perder en los bosques para vivir de la caza, y muy pocos se dedicaron a la agricultura; y si vuelve la guerra, retomarán pronto el mismo oficio, y los que son piratas volverán. No obstante, temo que hayan… la larga bordada de las Indias Orientales o del mar Pacífico, donde muchos fueron antaño pero ninguno regresó jamás»[l].

En este final del s. XVII, se imponen dos constataciones: las fuerzas filibusteras se hicieron socialmente heterogéneas con la emergencia de un filibusterismo enriquecido a costa de los ganapanes, pero se nota igualmente la desaparición de aquello que constituía de algún modo la riqueza del periodo precedente: la mezcla de nacionalidades. Aparte del inglés Corneille Kelly, que de hecho se nacionalizó francés rápidamente, todos los filibusteros tolerados –o más bien utilizados– por los gobernadores franceses eran franceses, o al menos lo eran sus jefes. A millares de kilómetros del escenario europeo de operaciones, donde la guerra hacía estragos, ¿tal vez obrase en esos hombres un sentimiento cercano al respecto por el país que te vio nacer? También es probable que los gobernadores dejasen de tener confianza alguna en los marinos extranjeros desde el incidente de San

Cristóbal, cuando Fantin se vio despojado de su navío por los ingleses de su tripulación.

Notas al pie

[1] Seguramente perteneciente a la flota de Luis de Córdoba en 1605.

◆ Sistema de reparto del botín común entre los filibusteros, consistente en el establecimiento de unos porcentajes antes de partir. (N. de la T.)

[2] El *Padre Ramos*, mencionado más arriba.

◆ «El Rubio» (N. de la T.)

[3] El sueldo de la tripulación ascendía entonces a 15 libras al mes.

◆ Los llamados «36 meses» eran mano de obra reclutada en Europa para venir a cultivar las plantaciones de tabaco e índigo (antes de que se recurriera sistemáticamente a los esclavos africanos, especialmente para los cultivos de caña de azúcar). El dueño de la hacienda les pagaba el viaje desde Europa a cambio de un compromiso de trabajar 36 meses en condiciones muy similares a la esclavitud. Si sobrevivían a estos 36 meses, se les devolvía su libertad. (N. de la T.)

Capítulo VIII

La resurrección del filibusterismo (1702-1713)

Moribundo a finales del siglo anterior, el filibusterismo conocerá, con la guerra de Sucesión española, un periodo de remisión. El conflicto estalló tras la muerte del rey de España, Carlos II, en noviembre de 1700. El soberano había muerto sin hijos, pero no sin sobrinos y sobrino-nietos... Efectivamente, las hermanas de Carlos II habían sido casadas una al emperador Leopoldo I y otra al rey de Francia, Luis XIV. El bando francés deseaba ver en el trono español al nieto del Rey Sol, Felipe de Anjou, mientras que los imperiales apoyaban las pretensiones del hijo de Leopoldo, el archiduque Carlos. Felipe de Anjou fue coronado en 1701 y tomó el nombre de Felipe V. Inicialmente aceptado por las potencias europeas, con excepción del Imperio, el nuevo rey provocó la ira general cuando abrió el imperio colonial español al comercio... ¡francés! La guerra era, una vez más, inevitable. La gran alianza de La Haya agrupó, entre otros, a las Provincias Unidas, Inglaterra, el Imperio y Portugal. De nuevo sola contra todos, la Francia de Luis XIV; no obstante, con Baviera como aliada.

Francia necesita a sus filibusteros

Desde el principio de las hostilidades y ante la amenaza que representaban Inglaterra y las Provincias Unidas para las colonias francesas, Versalles –y en el Caribe, los gobernadores– trataron de resucitar el antiguo

filibusterismo. No escatimaron en medios para dar a conocer la amnistía que el rey decidió ofrecer a los antiguos filibusteros convertidos en piratas y la posibilidad que se les ofrecía de recibir fondos como compensación por los perjuicios sufridos después de Cartagena[i]. El rey habría mandado desbloquear a tal efecto entre 1,2 y 1,4 millones de libras[1]. Se trataba también de crear un estatus que protegiese a esas tropas, que aparecían cada vez más como auxiliares de las tropas regulares.

Estas medidas parecieron eficaces. La posibilidad que se ofrecía de alistarse en operaciones de saqueo cubiertas por la autoridad del Rey y el estado de guerra les dificultaron el reclutamiento a los piratas. Tanto más por cuanto que la presencia de escuadras y de buques altamente pertrechados en el mar Caribe llevó a que algunos perdieran más bien el gusto por la aventura marina fuera de la ley. En 1702 Charles Auger, gobernador en funciones de Santo Domingo, parecía confiado cuando escribía: «que comienza a recibir de San Yague [Santiago] de Cuba veintidós filibusteros de los setenta que había allí [...]. En las dependencias de la ciudad de Santo Domingo hay tres o cuatrocientos; les hago saber por todos los medios que hallo la gracia que les concede el Rey»[ii].

Más tarde, a partir de 1707, Choiseul seguirá la misma política. «He mandado divulgar en todos los lugares donde he podido la amnistía que Su Majestad acuerda a los filibusteros. He añadido que haría pagar los lotes de Cartagena a aquellos a quienes corresponda. Ya he pagado algunos con mi dinero. Los filibusteros sólo querrán volver cuando estén seguros de que no se les hará violencia ni injusticia, y de que aquellos que tienen la autoridad lejos de emplearla para arrebatarles el fruto del corso, la emplearán en cambio para favorecerlo y ayudarles en todo cuanto dependa de ellos»[iii].

También en esto los resultados parecían coronar las iniciativas: «Los filibusteros se están reuniendo. Tengo actualmente más de ochocientos. El primer buque que aventuré apresó otros. He mandado a la mar a siete corsarios en una pequeña fragata de seis cañones y ciento ochenta hombres, cuyo gobierno he entregado al capitán Montauban. Ese hombre tuvo antaño gran reputación en este oficio, e incluso diría que bien merecida. Le he asegurado que sus servicios pasados se le tendrán en cuenta junto con los que espero ahora de él. Dejo a los filibusteros la libertad de salir a corso a su manera de siempre, no les impongo condición alguna, y no hacen más que volver, y desde todas partes no piden más que volver»[iv].

Una «seguridad social» para los filibusteros

Con la idea de atraer a otros candidatos filibusteros, Choiseul decidió por su propia cuenta establecer una «seguridad social»: «En base al conocimiento que tenemos de la buena voluntad de los mozos bucaneros y filibusteros que, en ocasiones, se han interesado por la gloria de la nación y se han presentado ellos mismos para defender la isla, y siendo más que justo reconocer su buena voluntad [...] en adelante serán recompensados en caso de que resulten lisiados, y los que sólo estén heridos recibirán cura y medicamentos hasta su perfecta curación. Se entregará con cargo a los fondos públicos una recompensa de 600 piastras* de una vez o 150 piastras de por vida a los que queden lisiados por las heridas que hayan recibido combatiendo en defensa de esta isla»[v].

Choiseul solicitaba extraer el dinero para los filibusteros de la caja de la colonia. Sin respuesta de la administración parisina, que tal vez pensó enterrar así el proyecto, Jean-Pierre de Charite, gobernador de la Martinica desde 1711, y Jean-Jacques Mithon de Seneville, primer intendente de Santo Domingo, alzaron una súplica sobre el mismo tema a

su autoridad tutelar (16 de marzo de 1712)[vi]. La respuesta no se hizo esperar, y llegó en forma de una propuesta de alzamiento de un 4% no sobre la caja de la colonia, ¡sino sobre todo cuanto se pagase a los filibusteros! Cosa que suscitó una protesta general por parte de estos últimos. Blénac y Mithon rindieron cuenta de ello: «El derecho a favor de los inválidos ha hecho poner el grito en el cielo a los filibusteros que han tenido que pagar. Esa gente sirve por aventura [y] sin estar graduados no pueden beneficiarse de la media soldada, y de hecho se comprometen en sus contratos de flete a recompensas considerables según la naturaleza de la lesión… Se efectuó la retención desde el primer edicto que fue registrado a finales de 1712 y se hace ahora de 6 dineros registrados en el pasado mes de mayo»[vii].

Difíciles comienzos

Finalmente, la generosidad de Choiseul se saldó con una retención suplementaria con cargo a los filibusteros. Incluso si los antiguos filibusteros pusieron de nuevo rumbo a Santo Domingo o a La Martinica para ponerse al servicio del rey de Francia, el corso conoció unos difíciles comienzos. En Santo Domingo, el gobernador Auger explicó al ministro que había tratado de levantar de nuevo el corso comenzando por pequeñas embarcaciones, pero que fueron apresadas o desertaron. La primera, comandada por el capitán Salvon, encalló en la costa perseguida por un inglés. La segunda, un bergantín tripulado por el capitán Petro Robert, fue apresada por un bergantín más potente. La tercera, una barca pequeña capitaneada por La Chesnay, naufragó a causa de dos barcas inglesas hacia Cartagena, pero la cabra siempre tira al monte, y se apropiaron de una flauta española que iba en ruta hacia Santo Domingo con 25.000 a 30.000 piastras; la saquearon de camino hacia Bocator. La cuarta se fue a pique. La quinta (capitán Tristan), tras hacer algunas presas en el Canal Viejo, las condujo a La Habana para su adjudicación y

puso rumbo a Nueva Inglaterra. Después de estas peripecias, el gobernador se prometió a sí mismo no conceder más patentes a pequeños armadores[2].

Afortunadamente, se comenzaron a ver los primeros resultados con los corsarios venidos de la metrópoli a hacer presas en las islas. El capitán Bréard, por ejemplo, apresó un corsario inglés que cruzaba hacia la Dominica. Él no tenía más que cuatro cañones, y el inglés seis. Se contaron catorce muertos y veinticinco heridos de los sesenta y tres ingleses, y ninguno del lado francés[viii].

En los parajes de la Martinica, las primeras operaciones fueron fastidiosas, a decir de Mithon: «Las gentes de Barbados han conseguido en Europa unas fragatas que navegan muy bien, y están construyendo también en la región bergantines y barcas con capacidad para ciento veinte hombres que, apoyados por las fragatas, dan caza por todas partes a nuestros corsarios, que regresan con las manos vacías. Un tal Lambert combatió contra uno de esos buques, pero resultó muerto y su tripulación ha llegado a esta isla hace cinco o seis días. Veo el corso a punto de caer si no nos enviáis dos fragatas de treinta y seis a cuarenta piezas de artillería y que naveguen bien, para apoyar a nuestros corsarios. Hay que sostener el corso no sólo por el considerable daño que causa al enemigo, sino también por la utilidad que aporta aquí, donde nos veríamos reducidos a la hambruna de no ser por su ayuda»[ix].

Si bien las presas continuaron siendo escasas, los efectivos en cambio aumentaron. En 1709 se contaban entre mil y mil doscientos filibusteros en la región de Saint-Pierre[x]. Por la parte de Santo Domingo, Choiseul estaba armando a «compagnon bon lot» ocho corbetas de diez a doce cañones[xi] y parecía entregar su persona y sus bienes para «mantener a los filibusteros de la costa»[xii]. No obstante, dos años después los resultados brillaron por su ausencia, según Charitte y

Mithon, quienes aseguraban que «hacia Le Cap, la costa está infestada de pequeños corsarios ingleses que arruinan el comercio y que se atreven a hacer incursiones en las haciendas alejadas para raptar negros. No tenemos ningún corsario para hacerles frente, los buques de guerra jamaicanos nos los han apresado todos»[xiii].

Hubo que esperar a 1712 para que aumentase el número de presas, en particular en las Pequeñas Antillas: entre mayo y agosto de 1712, el *Intrépide* de Planeau trajo a Saint-Pierre las barcas *Blossom* de Londres y el *Tigre* de Antigua; el *Renommée* de Moulin apresó en el mismo sitio al *Content* de Bermudas, al *Chester* de Filadelfia, al *Amitié* de Boston y al *Hirondelle* de Rhode Island. El *Content* del capitán Genne condujo a Granada al *Cheval Marin* de Nueva York. El *Dangeureux* de Jacques Bréard se adueñó tras un combate del *Bonne Chance* de Boston[3] …

Islas devastadas

Los filibusteros no se contentaron con dar cuenta de los navíos enemigos, sino que también se lanzaron masivamente a incursiones en las otras islas. En febrero de 1706 hubo un primer desembarco en San Cristóbal, comandado por Chavagnac, con cinco navíos y una fragata, y con el refuerzo de ochocientos milicianos y filibusteros de la Martinica. Dubuc, a la cabeza de su tropa, fue el primero en poner pie a tierra en la isla. Se arremetió causando daños por más de tres millones y se sustrajeron trescientos esclavos. El 2 de abril, bajo el mando de Pierre Le Moyne d'Iberville, se atacaba Nieves con nueve buques. Tras un violento bombardeo al fuerte que defendía la isla, el desembarco de los hombres tuvo lugar en plena noche. Los franceses se hicieron amos de la isla con facilidad: cuatro mil esclavos negros y veintiocho navíos mercantes cambiaron así de propietario. Debería haberse considerado un gran éxito, y sin embargo, según Mithon: «Ese armamento no

[contribuyó a] mantener el corso, sino que lo arruinó. Del botín de San Cristóbal y Nieves los filibusteros no se quedaron más que con alrededor de 100 libras, y durante los seis meses que estuvieron retenidos se endeudaron extraordinariamente en las posadas, y al verse incapaces de pagar a sus caseros desertaron y se degradaron en todos los casos. De los mil quinientos o mil seiscientos que teníamos, no creo que nos queden más de seis o setecientos, cosa que ha causado a esta isla [la Martinica] un daño irreparable, y disminuye considerablemente sus fuerzas»[xiv].

Planeando una nueva expedición de d'Iberville a Nieves, el intendente de las islas de América, Vaucresson, ya no hablaba más que de mil doscientos hombres para las tropas regulares y de siete a ochocientos filibusteros[xv]. Y para colmo, los filibusteros habrían recibido bastonazos durante la primera operación: «Los filibusteros se quejan de que han sido tratados a palos no sólo por los oficiales, sino también por los guardiamarinas cuando éstos querían detener el pillaje a que se dedicaban a bordo, ya que según su convención deberían recibir la cuarta parte; no es manera de servirse de ellos otra vez»[xvi].

El año 1708 estuvo marcado por un doble ataque a los asentamientos establecidos a orillas del río Essequibo, en la Guyana británica. Trescientos ochenta filibusteros hicieron una razzia en la región, a bordo de tres barcas, para traerse doscientos treinta y siete esclavos negros; durante la segunda empresa, doscientos cuarenta y tres esclavos cayeron entre sus garras[xvii]. Su jefe era Antoine Ferry[xviii].

En 1709 los filibusteros Borne, Plessis, Marais y Gachet se presentaron ante Saint-Eustache con cuatro buques y trescientos hombres. Se hicieron amos de la isla con facilidad y la asolaron durante seis días, tras lo cual se llevaron trescientos esclavos y un considerable botín. Todo lo que no se pudieron llevar fue pasto de las llamas[xix].

Tras haber obtenido del rey de Francia una escuadra de seis buques con su tripulación y su oficialidad para ir a asolar las colonias caribeñas inglesas, holandesas y portuguesas, el capitán de navío Cassard llegó al Caribe y buscó inmediatamente el apoyo de los filibusteros para su cruzada punitiva. Del 18 al 30 de julio de 1712, con el refuerzo de mil ochocientos habitantes de Santo Domingo y de los filibusteros, desencadenó una ofensiva sobre la isla inglesa de Montserrat. Otro asedio (corto, la guarnición capitula el 25 de julio), otra destrucción (masiva: Cassard mandó clavar los cañones, hacer saltar el fuerte por los aires y quemar las haciendas), otro saqueo (muy rentable: mil cien esclavos negros, cien calderas de azúcar, cuatro pequeños navíos con trescientos bocoys* de azúcar y quinientos barriles de buey). La mitad del botín debía recaer en las tropas venidas de Santo Domingo y en los filibusteros[xx]. A decir del gobernador Vaucresson, los capitanes de las tropas regulares «reinterpretaron» el reparto: «Los coroneles de milicia han hecho perder a los lugareños y filibusteros casi un tercio del botín, sin contar lo que se ha ocultado a la gente»[xxi].

La campaña de Cassard prosiguió con el saqueo de las colonias holandesas de Surinam (9 al 28 de octubre), Berbice (2 de noviembre al 13 de diciembre de 1712), Saint-Eustache y Saba el 25 de enero de 1713. En cada etapa se repitió el escenario de Montserrat: captura de esclavos y destrucción de las haciendas y fortalezas. Si bien aún se contaba con quinientos filibusteros para el ataque a Surinam, se habrían desinteresado después de las operaciones, asqueados por el escaso botín que se habían embolsado: 26.934 libras[xxii]. En cambio, se los vio aparecer de nuevo para el ataque a Curaçao (16 de febrero al 15 de marzo de 1713), cuya fama de riqueza despertaba los apetitos. Se censaron en esa

ocasión cerca de cuatrocientos veintitrés, comandados por François Collart.

En el curso de esos meses pasados en el Caribe, Cassard llevó a cabo una de las más extraordinarias campañas que jamás hayan realizado los navíos de la Royale. Le debía parte de su éxito a los filibusteros y milicianos de Santo Domingo, así que no se cansó nunca de elogiarlos, subrayando especialmente su energía y su valerosa conducta en el combate. De hecho, esos ayudantes de nivel no perdieron durante la campaña más que doce de los suyos[xxiii].

El 11 de abril de 1713, el tratado de Utrech puso fin a la guerra de Sucesión de España. Durante ese periodo, aparte de Montauban y Tristan, fueron numerosos los filibusteros que destacaron. Citemos entre otros ejemplos a Borne, en el ataque a Saint-Eustache de 1710; Castra, «hombre valeroso y muy sabio», hizo doce presas en 1709 en un solo viaje hacia las costas de Nueva Inglaterra. Durante esa época loca, Vaucresson logró incluso que el rey acordase a los corsarios una medalla de oro para alentar su celo. El capitán Bernier recibió esa distinción a pesar de ser «intratable, necio, desobediente y un gran saqueador, y que en lugar de llevar sus presas a la Martinica iba a venderlas a Saint-Thomas»[xxiv].

¿Quién teme aún a los filibusteros?

Robados por Pointis en el reparto del botín de Cartagena en 1697, aporreados por d’Iberville en Nieves, soportando una retención del 4% para el socorro a los lisiados, ahora se veían «timados» por Arquian, gobernador de Le Cap y de Sainte-Croix, que se permitió retener una parte del botín para su propio provecho. Monsieur Paty le explicó al ministro: «Los filibusteros tienen dos tercios, y la fragata que suministra los víveres el otro tercio. Partió de aquí el 29 de julio y fue a Guinea, donde ha realizado cinco presas equivalentes a cuatrocientos negros y 30.000 libras en marfil, cera, mercancías y buques. Volvieron a pasar por Granada,

donde el señor conde de Arquian les dijo que tenía permiso para tomar de cada bajel diez negros de su elección. Después de encarcelar al capitán filibustero y al cuartel maestre, que es una especie de procurador pernicioso que les lleva las cuentas, se contentó con cuatro»[xxv].

Y lo que es peor, se vieron obligados a pagar la alimentación de los prisioneros: «Los prisioneros están a cargo de los filibusteros que se quejan mucho, pues el gobernador no tiene dinero para alimentarlos»[xxvi].

Una última iniciativa desafortunada para los filibusteros: se propuso nada menos que enviar algunos a Luisiana. Fue d'Iberville quien solicitó a la colonia de Santo Domingo, para un proyecto de asentamiento en el Misisipi, que le mandasen «cincuenta o sesenta filibusteros, pero jóvenes, tranquilos y apacibles, que obedeciesen a los soldados»[xxvii]. Ya en 1684 encontramos un proyecto similar, pero en esa época se hablaba de otro modo de los filibusteros: «Los filibusteros son capaces de adueñarse de Nueva Vizcaya, pero no hay que contar con ellos para formar una nueva colonia. Para que tal empresa culmine con éxito, habría que enviar cuatrocientos o quinientos soldados, obreros, campesinos y mujeres, y establecer un comercio reglado entre ellos y las demás regiones de los dominios del rey»[xxviii].

¡Parece ser que los antiguos grandes señores del mar ya no daban miedo! Aparte deTristan y de Montauban, cuya hoja de servicios es conocida, los demás eran recién llegados que hacían escasas presas, aportando exiguas riquezas después de Essequibo y Montserrat. Por añadidura, aceptaron servir a un jefe como François Collart, que no era uno de ellos, sino un coronel de la milicia.

Parecería que en los que participaban en las operaciones terrestres no se encontraban ya las cualidades de independencia, temeridad y orgullo que conformaban su reputación en los años anteriores. El nuevo filibusterismo

parecía en parte formado por jóvenes valientes –en otro caso no se meterían a hacer la guerra–, pero que no estaban verdaderamente curtidos en el combate como lo estaban los antiguos filibusteros, muchos de los cuales habían sido cazadores en los bosques dominicanos. La práctica de la bucanería, donde cada día era una nueva prueba, les permitía antaño desarrollar un gusto por la independencia. Aquellas generaciones no servían a cualquiera y en cualquier clase de condiciones. Se encontraba también en ellos un incontestable espíritu de grupo, que les permitía mantenerse y superarse. ¡No es por nada que se hablaba de los «hermanos de la costa»[4] !

En el curso de esos años de guerra, entre los notables que tenían la posibilidad de armar navíos en corso, se había producido un desplazamiento semántico: la palabra «filibustero» tenía tendencia a designar a hombres que se hubieran enrolado individualmente para combatir junto a las tropas regulares enviadas por Versalles o a las milicias (que englobaban a los habitantes de las colonias). Esos jóvenes, sin recursos ni empleo, vivían un poco a margen de la sociedad colonial, ¡de otro modo habrían combatido en las milicias! Además, a menudo tenían muy poco que ver con la antigua tradición filibustera. Los gestos como la distribución de medallas o la mención a la concesión de una media soldada mostraban claramente una voluntad de integrar a esos nuevos filibusteros, considerados más dóciles que sus predecesores en el sistema de defensa de la colonia. De la herencia de sus gloriosos ancestros, conservaban sobre todo el gusto por la indisciplina: «No son gente de la que se pueda disponer como de las tropas regulares: hoy desean embarcarse, y dos días después ya no quieren»[xxix]. Como tropas regulares, les faltaba el sentido del deber: «Los corsarios se retiraron, declarando que ellos no estaban obligados a combatir para conservar los bienes de aquellos

que estaban en fuga»[xxx].

Con el fin de la guerra de Sucesión española, los filibusteros desaparecieron de la escena histórica, al menos como fuerza activa: «Así termina ese famoso filibusterismo de Santo Domingo, del que se puede decir que sólo le faltó disciplina y unos jefes con ambiciones y que fueran capaces de perseguirlas para conquistar una y otra América; pero que, con todo lo tumultuoso que fue, sin orden, sin proyecto, sin dependencia, sin subordinación, asombró no obstante al mundo entero, y realizó ciertas cosas que la posteridad no podrá creer»[xxxi]. Después de 1713, el término se seguirá usando en la correspondencia oficial, pero aplicándose desde entonces y durante todo el s. XVIII a los armadores privados que tomaban comisiones durante los periodos de conflicto: lo que se llamaba tradicionalmente en Europa corsarios. El espíritu del gran filibusterismo, hecho de libertad, de independencia de todos los poderes, de afán de ganancias, en ocasiones de revuelta, sobrevivirá algún tiempo más en una verdadera explosión de la piratería.

Es fácil de comprender que, al haber durado once años la guerra, había jóvenes que no habían conocido otra cosa sino la práctica de las armas y a quienes cualquier reconversión parecía imposible, ya fuera en las tropas regulares, ya fuera en la colonia, que se dirigieron espontáneamente hacia una práctica que se convertirá en el gran fenómeno social de los años venideros: la piratería.

Desde 1714, los funcionarios coloniales Blénac y Mithon reseñaron cuatro o cinco navíos piratas franceses que estaban empezando a hacer estragos en el Caribe… Ambos estaban lejos de imaginar que se hallaban frente a un movimiento que iba a alcanzar una amplitud fabulosa[xxxii].

Notas al pie

[1] En una memoria de 1698, se hablaba de «1.400 libras para pagar a los filibusteros, en forma de mercancías, pues su uso incitará a aquellos que no son residentes a convertirse en ello, mientras que si se les hubiera remitido en dinero, los filibusteros lo habrían dilapidado inmediatamente, tal y como están acostumbrados a hacer» (AN, Colonies, C9B1, suplemento Santo Domingo). Otra fuente confirma que más bien se trata de 1,4 millones de libras: la ordenanza del gobierno en funciones referente al lote de los filibusteros del total de la toma de Cartagena del 14 de marzo de 1702: «se ha causado perjuicio a los filibusteros que estuvieron en la expedición de Cartagena en el lote que debe corresponderles por un valor de 1.400 libras que Su Majestad ha tenido a bien acordarles. Y entre otras cosas, los negros se les han contado a 500 libras cada uno, en lugar de a 250, según el precio que se les acordó mediante el tratado concluido con aquellos que los suministraron. Los lotes los preparará Monsieur Du Casse a 750 libras…» (AN, Colonies, F3 167. Collection Moreau de Saint-Méry).

[2] AN, Colonies C9 A7, f. 26. Auger al ministro, 17 de septiembre de 1704. En Europa el corso también pasó por unos comienzos difíciles a juzgar por las cifras de apresamientos y rescates contabilizadas para todos los escenarios de operaciones. Para 1702-1703: un apresamiento; 1704: veintitrés; 1705: tres; 1706: cinco; 1707: cuatro; 1708: veinticuatro; 1709: seis; 1710: cuarenta y seis; 1711: cuarenta y cuatro; 1712-1713: ochenta y cinco. Cifras publicadas por Patrick Villiers en *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 vol., Dunkerque, 1991, t. 1, p. 142.

[3] La lista no es definitiva, ya que el *Oiseau* de Jacques Poitier trajo al *Quatre-Amis* de Boston y al *Dauphin* de Virginia. Y acompañado por el *Trompeuse* del sieur Delavigne apresó también al *Hirondelle* de Boston. El *Unique* de Jean-Baptiste Clignet hizo otro tanto con el *Suzanne* de Antigua y el *Sara* de Boston. El *Nymphe* de Jean Arnaud apresó al *Postman* y al *Marthe* de Boston, al *Hirondelle* de Rhode Island y al *Loster-beck* de Flessingue. El *Petite Fortune* de André David capturó al *Elisabeth* de las Bermudas. El *Gaillarde* de Augustin Corneille se hizo con el *Marie* de Rhode Island (Hrodej, Philippe, *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, 2002, p. 168).

[4] Expresión empleada por el gobernador Cussy en 1684 (AN, Colonies, C9 A2, fol. 368-372). Sintiéndose ligados por un mínimo de solidaridad y de comunión de destino, los filibusteros también se llamaban así entre ellos en ocasiones.

Capítulo IX

Hacia la piratería

Durante los cuatro años que separaron el final de la guerra de la Liga de Augsburgo del principio de la guerra de Sucesión española (1697 a 1701) ya se había detectado una primera evolución del filibusterismo hacia la piratería.

Los primeros piratas del Caribe

De ese corto periodo que precedió a la reapertura de las hostilidades en Europa y en el Caribe conservamos el recuerdo de cierto «Budri», descrito como un pirata francés rebelado, originario de la Martinica. Navegaba en un buque de ocho cañones y siete bombardas, con setenta y seis hombres, todos ellos franceses con excepción de tres holandeses[i]. El 5 de diciembre de 1700 se reseñaron intercambios de cañonazos hacia el puerto de Cumaná. Los culpables: Brevet y Léoner, dos piratas franceses. Se describía a Léoner como un hombre de unos treinta años, de gran estatura, delgado, buena imagen, castaño pero con el cráneo afeitado; su compadre Brevet tenía cincuenta años[ii].

Pero fueron más bien otros dos personajes los que dejaron huella: Maringouin y Delaunay.

El gobernador de la Martinica, Robert, fue en 1701 el primero en esbozar el retrato del llamado Maringouin, un caballero bastante triste, a decir del funcionario colonial: «Al sur de la Dominica había un bajel de piratas de dieciséis piezas de artillería, tripulado por franceses. Ya ha parado a

un pequeño comerciante francés y a dos barcas de esta isla, pero en el tiempo de movilizarse ya había partido. Son todos filibusteros de Santo Domingo, y ese buque lo robaron hace cinco o seis meses en la costa, era mercante. Esos raqueros tienen por capitán a Maringouin, nativo de Le Havre [que fue] enrolado en esta isla, ejerció el corso y se fue hace tres o cuatro años a Santo Domingo. Todos sus compañeros han hecho entre ellos un pacto en el que se prescribe una conducta regular y una disciplina muy exacta; uno de los artículos dice que si se encuentran atosigados por barcos de guerra y en peligro de ser apresados, prenderán la pólvora; e incluso tienen artimañas preparadas para emplearlas en semejantes encuentros. Por lo demás, ese raquero no ha hecho daño alguno a los buques franceses ni a los franceses que se hallaban en ellos, e incluso pagó generosamente por los víveres que tomó de ellos. Hace tiempo que no se lo ve; vino a por harina. Fue a saquear un asentamiento del gobernador de Barbados, el coronel Sayer, para cortar madera para la construcción. Pero al estar todos enfermos, no se llevó más que las herramientas. Algunos franceses a quienes ha desvalijado creen que va a carenar en las islas del Cabo Verde y que después irá al mar Rojo o al mar del Sur»[iii].

Nuestro insociable pirata vuelve a aparecer en un rincón de una carta expedida en Santo Domingo: «Dos navíos de Guinea han sido apresados por el pirata francés Maringouin, que ha fusilado a sangre fría a más de trescientos negros y sometido a crueldades a las tripulaciones»[iv]. Ese asesino de esclavos tuvo un final digno de sus crímenes: «Habiendo recibido noticias de la amnistía, se degradaron en la isla de Annebon, en número de doce, y Maringouin a su cabeza. Lo atacó un cólico que le causó grandes dolores, encontró a mano una pistola que se descargó en el estómago y que le dio la muerte en el acto»[v].

Otros piratas, otras costumbres. El 22 de marzo de 1701, el gobernador Gallifet anunció con orgullo a Versalles que una barca pirata se había entregado espontáneamente para poder beneficiarse de la amnistía que había concedido el rey. La embarcación la comandaba un tal Delaunay, el cual, acompañado por sesenta compañeros, habría apresado un buque español que transportaba 80.000 escudos, la mayor parte en lingotes de oro.

Después de ese acto de constricción, el regreso de Delaunay al camino recto empezó bastante mal. Al llegar a Petit-Gôave, los ex-piratas fueron desvalijados por el sieur Paty, el gobernador local. Por medio de coacción, éste hizo abrir sus cofres, de los que tomó cuanto quiso, y por añadidura les hizo pagar un pasaporte por un importe de 450 libras[vi]. Autorizados tras esa extorsión a instalarse en la colonia, acabaron por caer rápidamente en sus antiguos defectos. Poco después de su llegada, «muchos han dilapidado ya el botín en el juego o en el libertinaje, e incluso hay varios que habían comprado haciendas y que las han vendido para despilfarrar el dinero. Todos están en disposición de volver a la mar, y los rumores sobre el botín que lograron han alentado tanto a todos los demás mozos de la isla que es de temer que no parta un número considerable de ellos»[vii]. Así, gran parte de la tripulación de Delaunay volvió a hacerse a la mar sin autorización, apresó al *Neptune* de Saint-Malo, llevó a cabo varias presas y acabó refugiándose hacia Bocator, entre los indios. Su capitán, en cambio, se quedó en Santo Domingo. Deseaba más que nada recuperar los bienes que Paty le había robado a su llegada, cosa que finalmente obtuvo de Gallifet, quien conminó a Paty a restituir los bienes a los piratas[viii]. ¿Se integró Delaunay en la sociedad colonial, o regresó al mar? Ningún documento de los archivos vuelve a mencionarlo más adelante.

Se constata pues que la política real respecto a la piratería fue una sabia mezcla de indulgencia –con ofertas regulares de amnistías– y de represión. Gallifet la resumía perfectamente en 1700: «Tal vez habría que dar una amnistía a todos los piratas que están fuera y que desearan retirarse, y al mismo tiempo imponer la pena de muerte no sólo a aquellos que fueren sorprendidos ejerciendo esa profesión, sino también a aquellos de quienes se demostrara estar en disposición de ejercerla y alentar a otros»[ix]. Los más taimados comprendieron enseguida que el juego consistía en despojar el máximo número de navíos posible sin ser apresado (en cuyo caso se exponían a la horca), para luego entregarse unos días antes del final del periodo de amnistía para beneficiarse de ello con total impunidad.

Finalmente, esta política de la zanahoria y el palo tuvo efectos moderados en la disolución de los efectivos piratas. El factor principal del descenso del reclutamiento a principios del s. XVIII se debe atribuir a la guerra de Sucesión española, que ofrecía a los piratas mayores perspectivas de ganancia interviniendo junto a las tropas regulares en el Caribe.

Vuelve la paz, resurge la piratería

Una vez que volvió a reinar la paz entre los países europeos, se observó inmediatamente un fuerte resurgir de la piratería. Se hablará incluso de una edad de oro en los años 1713-1722. Du Casse, detectando rápidamente esta evolución, narró el ejemplo de los filibusteros que se habían retirado a Île-à-Vache para montar una plantación, pero que se habían cansado pronto del trabajo terrestre: «Se han cansado de esta vida dura, han construido dos botes con los que han apresado dos barcas en Jamaica con el fin de piratear. Los que no han partido es porque no han encontrado una ocasión propicia, pero si se les ofrece no la dejarán pasar, y los que han de venir de Francia, aunque

hagan promesa de establecerse, no tendrán otra mira que el corso pues para ellos el trabajo y la muerte son una misma cosa y no hay imprecación que no profieran contra mí cuando están fuera de alcance del castigo. El corso se ha hecho siempre en Santo Domingo, ¿por qué impedirlo ahora? Dicen que antes se harían turcos que habitantes. Y no me cuesta creerlo, pues en el primer caso sólo hace falta aceptar la ley de Mahoma, mientras que en el segundo hay que trabajar, cosa que no harán nunca jamás»[x].

A pesar de la paz, y aunque por decisión real no podían recibir comisiones, ciertos filibusteros continuarían haciendo presas. Progresivamente y de manera natural, apareció una nueva generación de bandidos del mar. Ya no respetaban pabellón alguno, amigo o enemigo de su nación de origen. Además, apareció una palabra nueva en la correspondencia de los gobernadores franceses del Caribe: «forban», o dicho de otro modo, «pirata». Beauregard, lugarteniente del rey en Île-à-Vache y anteriormente filibustero él mismo, fue el primero en mencionarla[xi].

La mayoría de los primeros piratas eran antiguos filibusteros. El buen padre Labat tuvo el infortunio de toparse con uno de esos personajes, un tal Daniel, cuando éste apresó el navío en que se había embarcado: «[Era] uno de nuestros filibusteros que no había sido capaz de decidirse a volver a trabajar cuando el oficio del corso dejó de estar permitido tras la paz de Ryswick»[xii].

El gobernador Gallifet llegó a la misma conclusión[xiii] : «Les escribí una carta exhortándoles [...] a abandonar tan mal oficio. Me contestaron que aún no habían viajado lo bastante, que no cogían nada a los franceses sin pagárselo y que querían tomar hombres de refuerzo en estas tierras para quitarles de nuevo a los ingleses aquello que éstos les arrebataron al volver de Cartagena. Había más de sesenta hombres en esa barca, de los cuales tan sólo ocho o diez

habían estado en el viaje de Cartagena, pero ésos eran los que guiaban a los otros, que en su mayoría son recién llegados.»

Du Casse también añoraba los viejos tiempos en los que las palabras filibusterismo y honor no estaban vacías: «Los antiguos filibusteros sólo obraban contra los españoles, que se creían en posesión de todas las Indias en virtud de la bula de Alejandro[♦], trataban a todas las demás naciones como ladrones y los mataban. No es eso lo que ocurre ahora, se han humanizado, y los filibusteros deben dejar de llamarse así. Son piratas, bandidos del mar, que roban a todas las naciones, ¡y a la nuestra más que a todas las demás, haciendo incursiones y llevándose hombres por la fuerza! Seduciendo a los soldados del rey, de los que hay veinte o veinticinco enrolados con ellos, y desde que se publicó la paz han salido siete octavas partes de los filibusteros. No sólo ellos toman ese partido, sino también todos los jóvenes que vienen de Francia y no saben qué hacer con su vida. Me tomaré la libertad de deciros, monseñor, que en pro del servicio al rey y del bien público, es preciso dar un severo ejemplo con esa chusma, y prohibir recibirlos en todos los dominios»[xiv].

¿Quién quiere ser pirata?

Antiguos filibusteros, antiguos soldados, antiguos miembros de la milicia, cazadores, todos eran susceptibles de unirse por un plazo mayor o menor a las huestes de la piratería. Tras haber constatado que «los piratas empezaron siendo menos de veinte hombres y han partido más de cuatrocientos»[xv], Gallifet, gobernador en funciones, trató de oponerse al reclutamiento: «Envié destacamentos de soldados y de lugareños a todos los embarcaderos para impedir que pudieran alzar hombres y mandé publicar que le daría la libertad, dos barriles de harina, herramientas, tela y un lugar a los contratados que me revelasen las

proposiciones que les hicieran de hacerse piratas y me ayudasen a sorprenderlos»[xvi].

La tentación de enrolarse como pirata era muy grande, al ser las ganancias desmedidas en relación con lo que se podía obtener de una actividad honrada; todo navío constituía una presa en potencia, sin distinción de pabellón. Por añadidura, se estableció un sistema de reventa de bienes robados con la complicidad de los comerciantes de Nueva Inglaterra, en lucha contra la exclusividad de la Corona Inglesa. Los comerciantes de la isla danesa de Saint-Thomas, neutral en los principales conflictos del s. XVII, así como un conjunto de particulares que vivían apartados, como bucaneros, también tomarían parte en estos intercambios.

Tampoco era raro que se tentase a las jóvenes generaciones con los espejismos del Oriente. En tal caso, el objetivo de esos nuevos piratas era hacerse con un navío lo bastante importante como para poder dirigirse allí lo antes posible: «No aguardaban más que el equinoccio, para llegar a Guinea y del mar Rojo a las Indias o al mar del Sur»[xvii].

Algunos simplemente esperaban en pequeñas comunidades indígenas a que la situación fuera favorable. Gallifet narró lo siguiente: «Un pirata que había desembarcado aquí me mandó pedir un salvoconducto; se lo acordé, siguiendo el consejo de amnistía del rey. Lleva ocho meses en las Sembas [islas San Blas] y me ha asegurado que hay más de ochenta compañeros suyos con él, que han llevado alrededor de cuarenta negros y que tienen entre 3.000 y 6.000 libras en dinero cada uno, esa gente que espera el perdón para venir a habitar a esta ciudad. Me parecería muy acertado incitar a los franceses a quedarse en ese lugar si se considera que las consecuencias pueden ser deseables y sostenibles, y en otro caso, asegurarles el perdón del rey y atraerlos aquí con sus negros y su botín»[xviii].

De Brach, lugarteniente del rey en Léogâne, fue uno de

los primeros en comprender que el fenómeno iba a convertirse en algo importante: «Los piratas siguen arruinando completamente el comercio, no queda casi ningún buque mercante que no haya sido apresado, incluso hay algunos que lo han sido tres veces. Su número es de siete: cuatro franceses y tres ingleses. El más fuerte de los franceses no tiene más que veinte cañones y ciento veinte hombres, los otros son de dieciocho, catorce y doce cañones. Los ingleses son de treinta y dos, veintiocho y catorce; el de veintiocho no da cuartel a nadie, sea de la nación que sea. Se queda en la Beata, al sur de esta isla. Los piratas rondan desde Cap-Français hasta la Île-à-Vache. Unos quieren ir al mar Rojo y otros al mar del Sur. Hace un mes quisieron llevarse el barco de Le Cap, que estaba anclado en Petit-Gôave. Fondearon y, al querer después poner pie a tierra, se volvieron a embarcar precipitadamente, pues los lugareños abrieron fuego sobre ellos. Acaba de ocurrir que los piratas han desvalijado a tres capitanes mercantes. Uno de ellos es de Dunquerque; los piratas le ha quitado su barco y en general todo cuanto tenía, y le han dado un barco de… y ochenta escudos. El otro es del capitán Dupuy de La Rochelle, a quien han desvalijado 60 barricas* de vino, su pan, parte de sus víveres y todas sus municiones de guerra, y le han dado seiscientos cueros de vaca y algunas otras mercancías»[xix].

Nota

◆ La bula del papa Alejandro VI de 1493 repartió las tierras del Nuevo Mundo entre Castilla y Portugal. (N. de la T.)

Capítulo X

La edad de oro de la piratería (1713-1722)

Después de trece años de guerras y pillajes en una relativa impunidad, el retorno a la vida civil y el abandono de las armas iba a revelarse imposible para miles de hombres: filibusteros, marinos o soldados. Los buques corsarios se pudrían en los muelles, habiendo despedido las armadas oficiales a la mayoría de sus tripulaciones; por añadidura, el Caribe atravesaba dificultades económicas. Se habían reunido todos los elementos para que estallara la piratería, abriendo una verdadera edad de oro, cosa que atestigua el control espectacular por parte de los piratas de un archipiélago entero, las Bahamas, con la isla de Nueva Providencia, y su equivalente en el océano Índico, la isla de Santa María.

Del lado francés, alrededor de Santo Domingo y de las Pequeñas Antillas se desarrolló una piratería endémica de la cual una parte se había puesto inicialmente –ironías de la historia– al servicio de España. Esos hombres, reclutados por Madrid, debían luchar contra la intérlope y el transporte fraudulento de minerales o mercancías. Veremos cómo gran parte de esos marinos acabaron por dar buena cuenta de todos los barcos que caían en sus manos, lejos de los territorios concernidos por sus comisiones.

Nueva Providencia, la isla pirata

Más que la Tortuga, punto de encuentro de los filibusteros pero que jamás fue controlada por completo a causa de la

oposición de los gobernadores, la isla de Nueva Providencia sí que se convirtió en una guarida de piratas, y esta vez con la complicidad total y absoluta del gobernador inglés de las Bahamas.

Blénac y Mithon ofrecían una teoría para explicar esa explosión de la piratería inglesa: «Los ingleses se aprovecharon del gran naufragio de 1715 [desaparición de galeones españoles cargados de plata a causa de una terrible tempestad] para ir a pescar plata en Florida, pero también para apresar los bajeles españoles que se hallaran allí. Obtuvieron un beneficio de 400.000 piastras. Ese éxito hizo aumentar los armamentos en Jamaica, pero como están sin un cuarto y con armas a mano, se han echado sobre todos los buques, sin distinción»[i].

Al año siguiente ante el Consejo de las Colonias, los dos funcionarios reales completaron su explicación: «Providencia es una pequeña isla abandonada que pertenece a los ingleses; los piratas se han hecho fuertes en ella y poseen trescientos negros de una presa inglesa que trabajan en trincheras. Fue Milord Amilton quien les puso las armas en la mano para ir a pescar oro y plata de la flota española perdida en el Canal de las Bahamas. Al desaprobar la Corte de Inglaterra dicha empresa y habiéndoseles denegado asilo en Jamaica, se vieron constreñidos a hacerse piratas. Ha de tener dieciocho barcas armadas»[ii].

Providencia se convertía en el santuario de los piratas. El testimonio de un pirata, referido por una de sus víctimas, es impresionante. Explicó que «después de esa expedición irían a carenar a Providencia, para luego dirigirse a Brasil con el fin de hacer toda una fortuna; que después regresarían para vivir tranquilamente en el mencionado lugar de Providencia, fortificado y habitado por más de seis mil piratas que dicen no tener nada que temer a causa de la gran cantidad de arrecifes y rompientes que cierran su entrada y que además

están en situación de hacerse temibles para sus vecinos, y que en caso de guerra declarada entre varias potencias, contaban con que se buscase su amistad, y que no dejarían de ofrecerse al más fuerte con todos sus bienes y fuerzas, con la condición de que el príncipe cuyos intereses adoptasen les concediese de antemano una amnistía general de sus piraterías pasadas y los protegiera contra todas las demás potencias»[iii].

No es seguro que la explicación histórica que dio el gobernador francés sea suficiente. Es exacto que el capitán inglés Jennings y sus hombres fueron a despojar a los rescatadores españoles de la flota de 1715 y que se vieron desterrados de Jamaica. Refugiados en Providencia, pronto se unieron a ellos los leñadores de Campeche, despojados a consecuencia de las represalias ejercidas por los españoles. Sin duda, esto contribuyó al refuerzo de los grupos de piratas refugiados hacia las Bahamas. Pero el fenómeno ya existía anteriormente. El archipiélago de las Bahamas estaba rodeado por el Sur por el Canal Viejo, vía de navegación entre Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, y por el Oeste, por el actual estrecho de Florida, paso obligado para los centenares de navíos en ruta hacia Europa o América del Norte. Compuesto por ochocientas islas e islotes de coral casi desiertas, mal cartografiadas en la época y asoladas esporádicamente por grandes tormentas tropicales y ciclones, el archipiélago se convirtió muy pronto en cementerio de naves, entre las cuales se hallaban los ricos galeones españoles que suscitaron la codicia de diferentes aventureros[1]. En lo que respecta a los franceses, Granmont, De Graaf o Bréha probaron suerte en la «industria de la recuperación». En cuanto a los ingleses, William Phips, el futuro gobernador de Massachussets, hizo fortuna con los restos del cargamento del *Nuestra Señora de la Concepción.* Naufragado en Banco de Plata en 1641, los productos

recuperados en su pecio permitieron a los accionistas británicos que financiaron la expedición sacar un beneficio nada menos que del 10.000%.

Desde hacía decenios, el número de buques perdidos en el mar era impresionante, ciertamente, pero la mayoría habían desaparecido sin dejar huella, o bien se habían desvanecido en fondos inaccesibles. De modo que ciertos aventureros no se contentaban con esperar pacientemente la fortuna del mar. Trataban de engañar a los pilotos con algunos subterfugios, como encender fuegos sobre arrecifes desiertos, para hacerlos naufragar. ¿Leyenda o realidad? Los llamaban los naufragadores.

A esa población de «recuperadores» se había venido a sumar progresivamente una población menos paciente que prefería asaltar los barcos directamente. Los ingleses que vivían en las Bahamas mantenían así relaciones e intercambios con los leñadores del archipiélago, instalados en pleno territorio español, al sur del Yucatán, y que en ocasiones se lanzaban a la cacería marítima: «Los ingleses que durante la guerra cortaban madera en Campeche, entre quinientos y seiscientos hombres, toman la mayoría el partido de convertirse en piratas. Tienen tres barcas tripuladas por ochenta o cien hombres, con piraguas [...] es de temer que esa gente a quien no retiene la autoridad de gobernador alguno y que disponen de un retiro seguro, no causen mucho daño en estos mares»[iv].

Así, el asentamiento de los piratas en el archipiélago de las Bahamas fue muy anterior al naufragio de 1715. Desde mayo de 1683 los españoles, conducidos por Gaspar de Acosta, trataron de tomar el control de Providencia, gobernada por Robert Lilburne[2], so pretexto de que servía de refugio a personajes dudosos, siempre listos para dar un golpe al paso de un navío aislado. La situación era menos ambigua en 1690, pues el nuevo gobernador, el coronel Cad

Wallader Jones, alentaba abiertamente la piratería[v]. Los españoles volvieron al ataque en 1703, y esta vez salieron victoriosos: el gobernador fue capturado, el castillo, defendido por veintidós cañones, fue demolido y un centenar de casas fueron quemadas. Los españoles recuperaron ochenta y seis esclavos negros. Providencia contaba entonces con alrededor de doscientos veinticinco hombres, sin olvidar a los que estaban instalados en otras islas del archipiélago[vi].

Ciertamente, la atracción que ejercían las riquezas engullidas por el mar en 1715 contribuyó a acelerar la colonización del archipiélago. Así vio la luz otro asentamiento pirata en las Caicos, la actual colonia británica de Islas Turks y Caicos. Las Caicos, la segunda desembocadura posible para salir del mar Caribe después del Estrecho de Florida, constituían un punto estratégico para una población que vivía de los deshechos de la navegación: «Además de en Providencia, han establecido una especie de retiro en las Caicos, donde han dejado cien hombres custodiando un botín. Han fortificado la ensenada con una buena batería y han echado a pique algunos buques mercantes en la entrada para impedir a las naves acercarse»[vii]. Como explican una vez más Chateaumorand y Mithon en el Consejo de las Colonias, los piratas no vivían aislados, sino que eran una parte activa en los circuitos económicos: «La isla de Providencia les servía de asilo donde conducían a los buques mercantes apresados, cuyos cargamentos vendían a bajo precio por dinero y trueque de víveres a los ingleses de Jamaica y especialmente a los de Nueva Inglaterra, que hacían ese comercio ilícito atraídos por un gran beneficio, sin estar autorizados para ello, y no dejaban que les faltase de nada»[viii]. De hecho, fueron sobre todo las Actas de Navegación que instauró Inglaterra desde 1651, que establecían la exclusividad colonial (obligación de

comprar y vender exclusivamente a los comerciantes ingleses a precios desventajosos) lo que llevó a ciertos empresarios a convertirse en corredores de los piratas.

En manos de los piratas de Providencia

Las presas realizadas por los piratas de Providencia fueron numerosas. Entre otros ejemplos, sigamos las desventuras de algunas embarcaciones extraviadas en aquellos parajes infestados de depredadores. En 1716, entre Saint-Thomas y Sainte-Croix, el sloop* *Bonetta*, del capitán Savage, era apresado por Samuel Bellamy, que comandaba el *Mary Ann*, y por Louis de Boure en el *Postillon*. Cada sloop contaba con ocho cañones y llevaba a bordo ochenta o noventa hombres[ix]. Unos meses más tarde se reveló que «los piratas que cruzan desde Saint-Louis hasta el cabo Dannemarie en barcas tripuladas por ciento veinte hombres cada una, todos ellos ingleses [con excepción de cuatro o cinco franceses] y comandados por capitanes de la misma nación, han apresado hace quince días el buque *Marie* de Saint-Malo, capitán Lavillehoux. Lo desvalijaron y dieron martirio a los marineros para saber dónde se ocultaba el dinero, y después lo quemaron. Han apresado y desvalijado una barca procedente de la Martinica y perteneciente al sieur Basterot, y otra de la Compañía. Deben de tener dieciocho barcas armadas en Providencia, pequeña isla inglesa que les sirve de retiro; seis de las cuales habían partido con ellos para rondar esa isla, dos vigilaban el paso desde la Beata hasta Saint-Louis, dos barcas desde Saint-Louis hasta el cabo Dannemarie, que son las mismas de las que acabamos de hablar, y otras dos desde Samaná hasta Le Cap»[x].

El capitán del *Sainte-Louise*, de Saint-Malo, refirió que fue desvalijado cuando iba a cargar azúcar. Fue conducido hasta el río de cabo Libron (¿Tiburón?), donde los secuestradores hicieron inventario de su carga y le robaron 3.500 francos. Después dieron martirio a toda la tripulación y colgaron a

siete u ocho desgraciados para dar ejemplo. De los marineros capturados y maltratados, únicamente Jean Gautier, un velero, se unió a los piratas por su voluntad. Dos meses más tarde el *Saint-Nicolas* del capitán Dupin y el *Petite Bretagne* del capitán Denié, ambos de Nantes, fueron apresados por un pirata en el paso. El *Petite Bretagne* pudo partir de nuevo para Francia tras haber sido deslastrado de los azúcares blancos y el índigo que transportaba. En cuanto al *Saint-Nicolas*, fue entregado a un capitán inglés de Nueva Inglaterra para compensarlo por la pérdida de su embarcación. Un mes más tarde, los piratas hicieron otras cuatro presas en el sector de La Grange: el *Saint-Michel*, de Nantes, capitán Dubois; el *Saint-Jacques*, de La Rochelle, capitán Bergeron; el *Gracieuse*, de Nantes, capitán Le Barbier; y el *Chaillé*, de La Rochelle, capitán Audebert. Tanto los buques como los cargamentos fueron sustraídos, con excepción del *Chaillé*, donde apiñaron a todos los prisioneros para librarse de ellos[xi].

Estos ataques desde Providencia se parecían cada vez más a una empresa «industrial» de pillaje encubierta por el gobernador, en gran perjuicio de los representantes del rey de Francia en el Caribe: «Antes se contentaban con coger los víveres y los aparejos que necesitasen, pero ahora que tienen almacenes en Providencia se lo llevan todo para trocarlo con los comerciantes de Nueva Inglaterra»[xii].

Un vivero de piratas

Nueva Providencia acogió entre 1716 y 1726 un número impresionante de piratas angloamericanos: entre 1716 y 1718 se contaban de 1.800 a 2.400; entre 1719 y 1722, de 1.500 a 2.000; en 1726, el fin de una época, ya no se contaban más que 200. De esos miles de piratas que sembraron el terror en el archipiélago de las Bahamas, se han conservado pocos nombres[3]. Si hay uno que reaparece con bastante frecuencia en las historias de piratas, ése es el de Benjamin Hornigold,

el cual, a decir del gobernador inglés de Jamaica, era un pirata acreditado[xiii]. Junto a su compadre Barrow, parece ser que se designaban a sí mismos gobernadores de New Providence[xiv]. Se contaba que este último comenzó su carrera poniéndose a la cabeza de una cincuentena de desertores de los sloops que se dedicaban a la búsqueda de restos de naufragios. No contentos con abatirse sobre los navíos que cruzaban por las proximidades de Providencia, él y sus hombres cometieron numerosas exacciones en la propia isla, saqueando a los habitantes, quemando las casas, violando y obligando a parte de la población a hacer las maletas. Ebrio de ambición, Hornigold llegó incluso a planear el descabellado proyecto de reclutar a cerca de seiscientos hombres más de los sloops de Jamaica para hacer la guerra a los franceses y a los españoles, y así transformar la isla en un segundo Madagascar[xv]. La idea jamás se llevó a cabo.

Después apareció Edward Teach, más conocido por su apodo de «Barbanegra»: «El día 7 de este mes llegó un buque, comandante Pierre Dosset, de Nantes, con doscientos cuarenta y seis negros. Había adquirido quinientos dieciséis en la costa de Guinea, pero el 28 de noviembre, a diez leguas de la Martinica, fue atacado por dos barcos piratas ingleses, uno de doce cañones y otro de ocho, tripulados por doscientos cincuenta hombres, comandante Edward Titche. Fue raptado con cuatrocientos cincuenta negros que fueron desembarcados con su tripulación en la isla de Bequia [archipiélago de las Granadinas], con excepción de catorce (diez retenidos por la fuerza y cuatro que se unieron a ellos por su propia voluntad); y le dieron otro bajel con el que llegó hasta aquí con doscientos cuarenta y seis negros»[xvi].

Barbanegra formaba parte, desde luego, de los piratas de Providencia. Esa comunidad mayoritariamente inglesa acogía también a algunos franceses. El célebre La Buse parece haber integrado el grupo o entrado en contacto con

ellos. Martel, un francés, también podría haber formado parte, al menos eso es lo que indica el informe de Chateaumorand y Mithon[xvii]. Pero también estuvo asociado al corso español.

Para debilitar Providencia y alejar de allí a una parte de los piratas, los ingleses trataron primero de tentarlos con las ventajas de la amnistía, aparentemente sin mucho resultado: «La amnistía acordada por el rey de Inglaterra no ha tenido ningún efecto. Algunos habían venido a Jamaica a acogerse a esa gracia, como el capitán Jennings, pero, ya sea por su propio libertinaje, ya sea porque los negociantes no han querido contratarlos en sus buques, se han vuelto a Providencia»[xviii].

Finalmente, un nuevo gobernador con mano dura, Woods Rogers, teniendo a su disposición tres buques de guerra para apoyar su punto de vista, logró un resultado mucho más eficaz que las negociaciones precedentes. A partir de agosto de 1718, emprendió la pacificación por la fuerza de la isla y sus parajes infestados. Frente a los cañones de la Royal Navy, la mayoría de los piratas dobló el espinazo penosamente, sin tener en verdad ninguna otra alternativa razonable. Los rebeldes, es decir, tres o cuatro navíos, prefirieron probar suerte en alta mar sin base de repliegue[xix]. La pacificación de Providencia se operó a lo largo de varios años con un resultado espectacular, si se piensa que a la llegada de Rogers había más de dos mil piratas en las Bahamas[xx].

La historia no acaba aquí. Algunos piratas trasladaron su negocio de Providencia a Cuba (en Trinidad), donde ya les habían precedido desde hacía unos cuantos años algunos llegados de Francia.

Corsarios-piratas franceses al servicio de España

Después de la guerra de Sucesión española, aprovechando la alianza entre las dos coronas, algunos antiguos

filibusteros franceses se enrolaron al servicio de España. Se trataba en su caso de participar en operaciones de policía marítima, impidiendo la intérlope. No obstante, no se contentaban con la misión asignada. Con bastante rapidez comenzaron a hacer presas en su propio provecho, pero también por cuenta de las autoridades locales cómplices. Desde 1715, Blénac y Mithon denunciaron esta situación, en particular el secuestro de la nave del sieur de La Claverie en las costas de Cuba y el saqueo de tres navíos en los alrededores de Santo Domingo: «Esos supuestos corsarios ejercen el oficio de pirata en total seguridad y nos preocupan mucho en estos mares. Si los comandantes españoles quisieran ejecutar el decreto de Su Majestad, que les ordena devolvernos a los franceses, éstos no estarían en situación de continuar con sus piraterías»[xxi].

El problema seguía sin solución un año más tarde: «La mayor causa de este abuso proviene de que los comandantes particulares de los pequeños cuarteles españoles a lo largo de la costa de Couve [Cuba] y de Santo Domingo se creen con derecho a entregar comisiones de guerra para ahuyentar el comercio extranjero. Dan asilo en esos parajes a toda clase de vagabundos y les entregan patentes de corso con tanto más placer por cuanto que éstos reparten con ellos el botín. Esos corsarios armados en Trinidad, en Comana [Cumaná], en Saint-Esprit [Espíritu Santo, en Cuba] y en Puerto Rico, pero sobre todo en Trinidad, no se quedan en sus costas, donde los habitantes son pobres y no se ejerce comercio alguno, sino que se alejan de allí para apresar en alta mar…»[xxii].

En su queja a las autoridades españolas de Santo Domingo, el gobernador francés Chateaumorand desgranó una lista impresionante de presas realizadas por esos agentes de Madrid convertidos en piratas: el queche* *Marguerite* del comandante Abel Halvear; el *Rencontre* de la

Martinica, del capitán Jean Dangenne; un barco perteneciente a Olivier Boursicot y Pierre Aguen; el *Catherine* del comandante François Gabaret, apresado por Carlos Delfiero; un buque de la Martinica del comandante Borne, apresado por el *Aurince*, del puerto de Cumaná; el *Saint-Domingue*, de La Rochelle, capitán Robion, navío con un rico cargamento apresado en Puerto Rico; el *Saint-Joseph* de Burdeos, capitán Jean Boisseau; el *Saint-Philippe*, perteneciente a François La Touche; el *Saint-Bernard*, de Burdeos, apresado por Martel al capitán Coeffard en el momento del desembarco en Le Cap, en noviembre de 1716; el *Saint-Pierre*, perteneciente al capitán Borne; el *Fortune*, del capitán L'Escoubet, con destino a La Mobile, apresado por un corsario de La Habana tripulado por franceses y españoles y conducido a Baracoa, donde fue adjudicado por el alcalde; y por último cinco buques mercantes sustraídos por Martel y un barco senegalés perdido en Cuba con un cargamento de negros que fueron vendidos con permiso del gobernador español[xxiii].

Con seis presas, Martel fue el corsario-pirata francés más activo de este periodo. Ya había estado asociado a los piratas de Providencia, y ahora estaba ligado al corso español. Los gobernadores franceses se veían impotentes. Las misivas dirigidas a Versalles traslucen su desconcierto: «Sin noticias de Martel, famoso pirata francés, ni del comandante de Trinidad que le entrega patentes que le autorizan a apresar buques de todas las naciones a los que conduce a Trinidad y cuyo botín se reparte con el comandante; está casado allí»[xxiv].

Tras haber amenazado con represalias a los gobernadores españoles permisivos, Chateaumorand y Mithon pensaban haber acabado con ese corso español: «Ya no vemos piratas españoles en nuestras costas desde la declaración de represalias, y comprobamos que el Presidente y la audiencia

se preocupan de hacernos justicia»[xxv]. Pero la calma duró poco: al año siguiente volvía la amenaza: «Los piratas de Trinidad tienen patentes de los alcaldes, remontan hasta esta costa y enarbolan el pabellón rojo de «no habrá cuartel» o el pabellón negro; cuando se topan con comerciantes, los intimidan; los marinan* y conducen al puerto de Trinidad, donde, para inclinar a la adjudicación de la presa, ponen algunos sacos de tabaco o algunos cueros. Para que nadie se oponga a la adjudicación dejan a la tripulación en tierra en el primer cayo que encuentran. Cierto Laget, de Provenza, es uno de ellos.» Nuestros pobres funcionarios coloniales concluían así: «Trinidad ha ocupado el lugar de Providencia como refugio de los piratas»[xxvi].

Enloquecidos por este fenómeno que corría el riesgo extenderse, los gobernadores locales acentuaron la presión sobre los piratas. Se colgó alto y corto a los piratas capturados en las colonias francesas, cosa que estuvo a punto de provocar una campaña de represalias que había de conducir un francés llamado Chabot a la cabeza de doscientos hombres. Felizmente, el balandro de catorce cañones, la galeota, la goleta y las dos piraguas previstas a tal efecto nunca llegaron a salir del fondeadero de Trinidad[xxvii].

Al año siguiente, idéntico escenario. Dos corsarios de Trinidad apresaron un rico buque inglés que transportaba polvo de oro, marfil y otros géneros preciosos. Con lucidez, el gobernador francés Paty apuntaba: «Es de temer que el valor de dicha presa no aliente a la canalla a aumentar la piratería: aquel que tuviera reparos se envalentonará con esta fortuna»[xxviii]. Sus temores estaban fundados. Poco después se supo que tres buques piratas rondaban por las proximidades de las costas de Santo Domingo y que habían comenzado a hacer presas. Uno de los navíos lo comandaba el capitán francés Chemineau, con una tripulación de

sesenta hombres reclutados precisamente en la Martinica[xxix].

EL GIRO DEL CORSO INGLÉS

Para añadir algo más a la confusión que reinaba en el Caribe, los ingleses no se quedaron inactivos. Como reacción a las exacciones españolas, el gobernador Lord Hamilton armó unos corsarios en 1716 para llevar a cabo operaciones en Florida. Al igual que sus homólogos franceses, esos hombres siguieron haciendo presas mucho más allá de las instrucciones ligadas a sus patentes. Ese parece ser el caso de un capitán como Jennings, que había recibido una comisión en 1714 para suprimir la piratería y sin embargo se dedicó más que nada a la búsqueda de pecios, si creemos lo que dice una denuncia del capitán Balchen del *HMS*[♦] *Diamond*[xxx]. Más tarde Jennings figuraría en una lista de piratas de Nueva Providencia acusados de haber apresado el *Aimable Marie* de La Rochelle y el *Marianne* del capitán Le Gardeur. Aparentemente esos piratas eran de una eficacia temible en lo que respecta a la captura de navíos negreros. En 1717 Chateaumorand se alarmaba: «Los piratas españoles armados bajo comisión de los gobernadores españoles, y los piratas ingleses armados bajo comisión de Milord Hamilton[4] han apresado a casi todos los bajeles que iban a la trata de negros desde hace dieciocho meses»[xxxi]. Dos años después, en 1719, Chateaumorand y Mithon reseñaron que dos capitanes franceses, Le Gardeur y Lescoubet, habrían podido recibir 24.000 piastras como compensación por las pérdidas ocasionadas por «los piratas armados bajo comisión de Lord Hamilton». Dicha suma procedía del aval de 6.000 piastras que dejaron antes de partir los corsarios Henry Jennings, Leigh Achovorth, James Carnegie y Samuel Liddel, en previsión de las malversaciones que pudieran cometer[xxxii].

LA RELATIVA CALMA DE LAS PEQUEÑAS ANTILLAS

La seguridad en las Pequeñas Antillas no era mejor, pero la situación se revelaba menos confusa. Los antiguos

filibusteros convertidos en piratas no parecen haber aprovechado, como en Santo Domingo, la oportunidad ofrecida de enrolarse bajo comisión española. Se entregan pues a pequeñas correrías alrededor de las islas, y muchos se contentan con unas pocas presas antes de proseguir sus operaciones en otra parte, como Edward Teach o el capitán Montigny de Dunkerque.

El cirujano Jean Rousseau, prisionero del dunkerqués, fue testigo de la odisea de este último: «Cruzaron hacia Terranova, donde apresaron un bajel de Saint-Malo que echaron a pique, pero dejaron a la tripulación en otro barco. Hundieron también otros seis buques de diferentes naciones. Tras lo cual, habiendo penetrado en la bahía de los Difuntos [Trepassey Bay], en la costa de Terranova, desvalijaron diecinueve navíos ingleses cuya almiranta quemaron y se apoderaron de una fragata de veinticuatro cañones en la que se embarcaron. Al salir se adueñaron del *Pierre Auguste* de Granville y lo cambiaron por el que tenían. Después pusieron rumbo a Canouan (archipiélago de las Granadinas) y de camino saquearon tres navíos ingleses, de cuya tripulación tomaron los hombres que precisaban.» En Canouan liberaron al cirujano, que llevaba tres días atado a un cañón. Alcanzó la costa a nado para refugiarse en los bosques, y más tarde se embarcó en un buque francés procedente de Tobago que le llevó a la Martinica[xxxiii].

El mar Caribe: zona infestada

Aparte de los parajes de Providencia y Trinidad, los piratas rondaban esencialmente en el mar Caribe. A partir de 1721, como hemos visto, se empezó a hablar de Chemineau. Con su navío de seis cañones y su tripulación enrolada en la Martinica, apresó en el cabo de Dannemarie un buque de Léogâne tripulado por Lacoste, un negociante encargado de los víveres (vino, harina, carne) destinados a los cuarteles del Sur. La tripulación fue maltratada y el barco

hundido, tras haber sido vaciado. Poco después, el *Saint-Nicolas* de Burdeos fue saqueado a su vez[xxxiv].

En septiembre de 1721, Chemineau se adueñó de otro buque procedente de Francia y echó a fondo un barco de las Saintes que había partido de Saint-Pierre con varios pasajeros que iban a comprar algodón a Guadalupe. En octubre, le echó el ojo a un buque mercante frente al río de Plessis, y el 22 de noviembre desvalijaba el navío de Grenvilleau que venía de Guadalupe con el correo, cosa que le permitió informarse sobre la situación. Finalmente, en la antevíspera del 3 de diciembre apresó y quemó un barco martiniqués cargado de azúcar con destino a Cul-de-Sac.

El último hecho de armas de Chemineau se remonta a enero de 1722, cerca de San Vicente. Allí dio cuenta de un navío de Granada que se dirigía a la Martinica. Lo hallamos algún tiempo después en Saint-Thomas, con un buque de ciento treinta hombres, ordenando sin pudor al gobernador francés que le entregase municiones y víveres. Blandía entonces la amenaza de quemar ante sus ojos un navío holandés y otro español que acababa de apresar. La negativa del gobernador provocó la ira de Chemineau, que ejecutó su amenaza sin dilación. Aprovechando la impresión que causó su gesto, aumentó sus exigencias y reclamó también armas[xxxv]. Acobardado, el gobernador cedió y Chemineau previno cualquier resistencia prometiendo regresar, poco después, con el pirata Laubé y ochenta hombres a bordo de una fragata de dieciocho cañones. De Laubé no sabemos gran cosa, a no ser que en 1721 apresó cinco barcas francesas[xxxvi] y en 1723 apresó de noche al *Gaillarde*, en la Martinica[xxxvii].

Por gracia de una nueva amnistía acordada por el rey de Francia, Chemineau se presentó al Sr. de Sorel en 1722. «Dios quiera que así sea, tantos menos ladrones habrá»[xxxviii], suspiraron los gobernadores de la Martinica. Su sumisión

fue aceptada en julio y recibió un pasaporte de veinte días para dirigirse a Léogâne, donde debía desarmarse[xxxix].

Los gobernadores no ocultaron los motivos económicos que originaron esas amnistías concedidas con tal facilidad: «De los piratas que han solicitado la gracia, el menos rico lleva consigo un valor de 5.000 libras en piastras. Cosa que nos ha hecho estimar que pueden haber introducido en la isla aproximadamente la suma de 100.000 piastras, suma que permanecerá aquí enteramente y hará un gran bien a la colonia»[xl]. Por añadidura, los piratas arrepentidos ofrecían su buque al gobernador.

Es evidente que el sistema pirata no podía funcionar sin un mínimo de complicidad. Aquellas islas aún escasamente colonizadas constituían entonces unas bases ideales. Así, el gobernador Feuquières aseguró a sus autoridades tutelares que los «habitantes franceses establecidos en la isla de San Vicente contribuyen mucho a atraer piratas a través del abasto que les suministran»[xli].

Idéntica constatación en Santa Lucía o en la Dominica: «En un crucero han hallado varios hornos de pan, gran cantidad de mercancías secas y sesenta barriles de buey, de mantequilla y de harina. Cosa que demuestra suficientemente la inteligencia que mantienen sin cesar esos habitantes franceses, establecidos en la Dominica sin permiso, con los piratas, a los que sirven de encubridores y para dar salida a sus pillajes.»

Esta vez, Versalles reaccionó enérgicamente. Se publicó una ordenanza que conminaba a todos los franceses establecidos sin permiso en la Dominica, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, a que salieran de allí a más tardar en tres meses, so pena de ejecución[xlii]. Cualquier clase de complicidad se castigó severamente, como comprobó para su desgracia cierto Tite des Saintes. Tras demostrarse que había mantenido relaciones con piratas en la Dominica, fue

ahorcado[xliii].

A golpe de amnistías y de persecución sin piedad, así como por un movimiento espontáneo de huida de los piratas hacia el mar del Sur y el océano Índico, el mar Caribe recobró una aparente seguridad a partir de 1725.

La actitud de las autoridades francesas con respecto a esa piratería de los años 1720 mantiene una absoluta continuidad con la que preconizaba el gobernador Gallifet en 1700[xliv] : se componía de un episodio de amnistía y otro de represión.

Amnistía para los arrepentidos

En realidad, la política de amnistía ya se venía aplicando desde 1687, en lo tocante a los filibusteros que se habían convertido en piratas bajo el gobernador de Santo Domingo Cussy. Una ordenanza ofrecía la amnistía a aquellos que se convirtieran en habitantes o que se entregasen al comercio marítimo en un plazo de seis meses. La ordenanza debía ser leída por los oficiales de los cuarteles, publicada y exhibida en las puertas de las iglesias[xlv].

La ordenanza Gallifet fue publicada el 28 de julio de 1700. Concedía la amnistía a los piratas, siempre que se presentasen en seis meses en las islas bajo autoridad del rey. Señalemos que en esta ocasión el gobernador de la Martinica dudaba sobre el alcance de dicha amnistía: ¿se dirigía a quienes se hubieran dedicado a la piratería pero sin cometer asesinatos, o exoneraba a los piratas de todos sus crímenes? [xlvi] Finalmente se consideró que les sería perdonado todo. No obstante, durante aquellos seis meses no se presentó ningún pirata[xlvii].

Después de la guerra de Sucesión española, se propusieron varias amnistías más: una en 1716, con un plazo de dos años[5] ; otra en 1718 con un plazo de un año más. En 1719 se amplió el plazo en dieciocho meses, hasta finales de

1720; lo mismo en 1723, y esto sin olvidar las amnistías locales. Se queda uno estupefacto ante semejante mansedumbre respecto a los piratas, cuando se piensa con qué brutalidad se reprimieron las *jacqueries*[◆] en Francia bajo Luis XIV.

Ciertos gobernadores desplegaron un gran celo para dar a conocer las sucesivas amnistías. Chateaumorand mandó repartir la proclamación de la amnistía real hasta en las costas de Campeche. Así lo explicaba: «Será un gran bien para la colonia si puede alentarles a regresar. Los productos que se traen de Francia tendrán mayor tráfico y esto hará que la colonia no pueda ser agredida por los españoles en caso de guerra»[xlviii]. En Le Cap, en la costa de Santo Domingo, el gobernador mandó expedir cuatro botellas que contenían el texto de la amnistía para las aguadas* que hacían los piratas[xlix]. En 1719 las hizo incluso repartir entre los navegantes, para que informasen a los piratas que vinieran a ponerse en su camino[l].

Por la parte de la Martinica, esta política conoció cierto éxito. Los gobernadores Dunesque y Vaucresson anunciaron en 1715 que un bergantín pirata comandado por un irlandés había solicitado la amnistía a cambio de la entrega de todos sus efectos. Éste desembarcó en Saint-Pierre con cien franceses y noventa ingleses. El cargamento ascendía a más de un millón, cosa que, según explicaron los gobernadores, «nos hacía inclinarnos por la amnistía»[li].

En 1719 fue la tripulación del *Postillon* quien vino a rendirse a Martinica. Aparentemente, esos treinta y nueve hombres, blancos y negros libres, pirateaban en compañía de algunos ingleses en su modesta embarcación armada con seis cañones y nueve bombardas. Al enterarse de que los reyes de Francia e Inglaterra concedían la amnistía, habían decidido rendirse. Después de un paso por Saint-Barthélemy –donde diez hombres, bajo los efectos del alcohol, riñeron y

desaparecieron con su botín–, alcanzaron Guadalupe, desde donde se los mandó a la Martinica para solicitar la amnistía. Estaba previsto que los efectos robados fueran devueltos a sus legítimos propietarios, en caso de que fueran reclamados antes de un año y un día, menos el tercio acordado al procurador por derecho de recobro. Una vez llegados a la Martinica, el capitán Julien Guinardet y el cabo Jean-Baptiste Dumillion declararon: «Experimentando un sincero arrepentimiento por nuestras faltas y nuestra mala conducta pasada, y con la intención de vivir de ahora en adelante como buenos y fieles súbditos, hemos venido expresamente a esta isla para gozar de la amnistía y del benévolo y sabio gobierno del señor Caballero de Feuquières, a cuyos pies nos tomamos la libertad de postrarnos. Os rogamos aceptéis, en señal de nuestra resolución, nuestro buque el *Postillon* en su estado actual, y tengáis a bien conceder a cada uno de nosotros un pasaporte o permiso para establecernos en las islas de Su Majestad»[lii].

Por la parte de Santo Domingo, las rendiciones fueron aparentemente escasas. Chemineau, quien juzgó más oportuno rendirse lejos de su circuito habitual de pillaje en las Pequeñas Antillas, constituye una excepción, de ahí este amargo comentario del Sr. de Montholon: «Al conceder una amnistía de manera tan general, con la gracia de un plazo tan amplio para rendirse, se producen efectos muy contrarios a las buenas intenciones del rey, pues esos miserables han supuesto, e incluso se han jactado de ello, que después de volver a piratear obtendrán de nuevo la misma gracia, con el añadido de que la colonia a la que escojan para su regreso habrá de considerarse afortunada a causa de la cantidad de bienes que aportarán. Además, Monseñor, he observado que todos los piratas que han venido a rendirse no han tomado esa decisión sino cuando sus buques estaban ya en un estado que no les permitía

seguir navegando por alguna vía de agua o por falta de aparejo, de maniobra y de municiones de guerra, o bien por escasez de víveres. De modo que es muy verosímil que esas gentes no se rindan jamás por sentimientos de religión o arrepentimiento. En una palabra, opino que esa clase de regresos son rescoldos de fechorías, que dan lugar al favor de la protección a cambio de presentes. Los comerciantes de Francia y la población de la colonia murmuran sobre las gracias concedidas a esos piratas que han robado indiferentemente a todas las naciones, cuyos bienes han saqueado. Sé que los ingleses, en base a ese principio y a la experiencia de que semejantes libertinos no serán nunca capaces de corregirse, no les perdonan jamás»[liii].

La soga para los perseverantes

Fuera de los periodos en que se les proponía la amnistía, los piratas eran permanentemente perseguidos. Si se localizaba a uno de ellos y había un buque armado disponible, inmediatamente levaba anclas, por supuesto a condición de que pudiera competir militarmente con el pirata. Los diferentes gobernadores del Caribe pidieron al principio a París, regularmente, una o varias fragatas para luchar eficazmente contra la piratería. Ante la lentitud y las carencias del poder central, se organizaron ellos mismos, ofreciendo comisiones a armadores privados. En una carta, Blénac y Mithon mencionan las «gratificaciones concedidas a los buques *Saint-Philippe* y *Marie-Magdelaine* por perseguir a los piratas»[liv]. Estaban previstas las mismas compensaciones en caso de heridos, y los daños debían ser pagados por el patrón del barco. Sus sucesores siguieron la misma política. En 1721, por ejemplo, el Sr. Buttet comandaba un buque de Santo Domingo armado en corso contra los piratas por el marqués de Sorel. Su mantenimiento le costaba a la colonia 80.000 libras al año[lv].

Con la experiencia, los gobernadores se percataron

finalmente de la muy relativa eficacia de tales campañas, de tal modo que ante el anuncio de la llegada de una fragata de la Royale y del armamento de otra capitaneada por Villeroy, los gobernadores Chateaumorand y Mithon no disimularon su escepticismo: «No confiamos en que puedan localizar a ninguno de esos piratas, aventajados como están al tener barcas de la región que navegan mucho mejor que ellos, especialmente con viento de popa, y que pueden recalar en agujeros inaccesibles para las naves. Sería preciso tener junto a las fragatas una barca armada que pudiera apoyarlas localizándolos y acosándolos en sus retiros»[lvi]. Pocos días antes, no habían ocultado su preferencia por las galeras, que hubieran podido ser expedidas por piezas[lvii]. Era una idea juiciosa: la galera era más manejable y permitía surcar los bajíos, pero parece ser que no se aplicó.

Al cabo de dieciocho meses, habiendo los piratas apresado y desvalijado más de cincuenta navíos por una suma de más de tres millones de libras, las autoridades francesas, desesperadas, consideraron la idea de aliarse a los ingleses. Fuequières y Benard escribieron al gobernador de Barbados informándole de los desórdenes causados por los piratas y rogándole que dedicase a ello dos de sus pataches[lviii]. Más tarde se supo que parte de los piratas carenaban en Saint-Barthélemy, mientras que los otros cruzaban a barlovento de la isla o por el canal entre Santa Lucía y Cul-de-Sac Marin. En ésas, el Sr. Cock, presidente y comandante de Barbados, aseguró a Feuquières el envío de un patache de Barbados que se reuniría con los dos pataches de Antigua con el fin de perseguir a los piratas[lix].

En esos tiempos de represión activa, los desgraciados que fueron atrapados habiendo participado por voluntad propia en una campaña de piratas fueron colgados o desmembrados en el suplicio de la rueda, así como todos aquellos que les hubieran ayudado de un modo u otro. En el mejor de los

casos, los jóvenes que hubieran planeado emprender una campaña de piratería pero no hubieran tenido tiempo aún de hacerse a la mar, fueron desterrados de las islas. Los ingleses, con los que generalmente resultaba difícil ponerse de acuerdo para ir juntos en busca y captura de los piratas, colaboraron en cambio en la ejecución de dos de ellos, los franceses Jean Barrier y Joseph Pichon. A bordo del *Marianne*, los dos piratas la habían tomado con algunos súbditos de Su Graciosa Majestad, desvalijando su yate para adueñarse de los esclavos que transportaban[lx]. Y es que aquel era el momento de la caza de los piratas, no de la abolición de la esclavitud.

Fuera cual fuera el método empleado, la amnistía o la represión no hubieran sido suficientes para erradicar tan rápidamente la piratería masiva del Caribe, de no haber sido porque los piratas se autoeliminaron respondiendo a la llamada de los mares del Sur.

La tentación de los mares del Sur

Desde la segunda mitad del s. XVII[6], cierto número de aventureros se dirigieron hacia el Océano Índico y el mar Rojo. Se lanzaron al asalto de buques pertenecientes a las distintas compañías de comercio, a los traficantes árabes e indios y a los navíos indígenas. La ausencia de un Estado lo suficientemente fuerte como para imponer su ley sobre el mar, la infinita extensión de aquellas comarcas oceánicas, las numerosas oportunidades de hacer presas lucrativas (oro, piedras preciosas, especias, sedería), la longitud de las costas y el gran número de islas desiertas en las que era fácil ocultarse, así como la facilidad con la que podían avituallarse con los indígenas, que eran cooperantes –incluso amistosos, como en Madagascar–, constituyeron los factores que reforzaron esta migración. En aquel Caribe en que la represión estaba a pleno fuelle, bastaba con que un aventurero regresase de Oriente ricamente cargado para que

despertase ensoñaciones de inmediato.

La migración había comenzado con los filibusteros ingleses desde 1670, como consecuencia de la prohibición impuesta por Londres, movimiento que se acrecentó después de 1718 y el fin de Providencia.

En lo que respecta a los franceses, algunos comenzaron a plantearse ir a navegar bajo cielos más benévolos hacia el final del s. XVII. Los gobernadores de Santo Domingo, al ver zarpar los buques, sabían perfectamente cuál era su destino. Para Du Casse «hay muchos otros [piratas] que han ido a esos lugares lejanos en busca de cazadores y para enrolar a gente de su calaña, como todos los que han ejercido el corso. El objetivo de esos piratas no es quedarse en aquellos mares. Algunos han cruzado hasta Guinea, desde donde siguen hasta el mar Rojo o el mar del Sur»[lxi]. Y prosigue: «He sabido que la corbeta empleada en Portobelo sobre la que me había escrito el Sr. d’Hancourt había sido apresada pocos días antes, que era ese buque el que utilizaban para hacer la guerra, y que sólo aguardaban el equinoccio para cruzar hasta Guinea, y del mar Rojo a las Indias o al mar del Sur»[lxii].

En 1720, de Sorel y Mithon constataron otro escape: «No se han presentado aquí más que diez o doce marineros piratas que han solicitado beneficiarse de la amnistía. Esto no disminuye mucho su número, y no obstante hace algunos meses que ya no los vemos por nuestras costas. Se han unido y han estado en las costas de Guinea ejerciendo la piratería. Han asaltado Gambia, saqueado algunas factorías y apresado más de cien navíos negreros ingleses, portugueses, holandeses, y uno solo francés. Nos han asegurado que partieron rumbo a la costa de Brasil, donde esperan vender sus negros y los demás productos de los saqueos. Estamos convencidos de que las fragatas del rey *Argonaute* y *Victoire*, así como las que han armado contra ellos los ingleses, les han obligado a tomar esa decisión, no habiendo osado en su

corso acercarse a nuestras costas y sin hallar ya de qué subsistir en estos mares»[lxiii].

Sainte-Marie, la «Libertalia» soñada por Defoe

¿Cuál era ese edén que irresistiblemente atraía a parte de los piratas del Caribe? El capitán Charles Johnson (alias Daniel Defoe) habló de ello largamente, entremezclando en su descripción la abundancia de bienes materiales y los valores de solidaridad, describiendo así una especie de ciudad ideal: «Libertalia»[7]. Desgraciadamente, los archivos nos revelan una visión muy distinta de aquellos asentamientos en Sainte-Marie y sus aledaños. A partir de 1697 se empezaron a encontrar algunas descripciones que no coincidían exactamente, según los testigos. Así, el capitán del *HMS Windsor* refirió que un maestre de un buque que había estado en Sainte-Marie había observado allí una edificación defendida por unos cincuenta cañones, mil quinientos hombres y diecisiete navíos en puerto, algunos de ellos dotados de cuarenta cañones. En el mismo momento, otro testigo refería que no existía fortificación alguna, que allí no vivían más que un centenar de hombres franceses, ingleses y holandeses. Escuchemos al capitán Jean Coin del yate *De Tamboer*, en 1698: «En Sainte-Marie hay un buen puerto en el que se penetra por una bocana que no mide de ancho más que el alcance de un mosquete; tiene cinco y media o seis brazas de agua sobre fondo de arena: allí es donde fondean normalmente. No hay fortaleza en esa isla, sino únicamente unos cincuenta cañones, la mayoría de ellos colocados directamente en el suelo; algunos están situados detrás de los peñascos, en la entrada del puerto. Dentro hay varios restos de buques corsarios, así como presas árabes que han hecho, en particular un gran buque que capturaron hace diez meses cerca de Saint-John, en la costa de Malabar, traído por un tal capitán Colvert; lo han echado todo a pique cerca de la orilla, aunque no tuviera más de tres años, y del

agua asoman aún los mástiles y las vergas; nadie les presta atención. También se encuentran allí los restos del naufragio del famoso pirata William Kith [Kid]»[lxiv].

Un año más tarde, cierto Theophilus Turner tuvo el privilegio de recorrer esa guarida de piratas: «No hay fortificaciones, pero Edward Welch tiene seis cañones en su casa. En el lugar del fuerte Sainte-Marie viven el capitán Culliford y el capitán Sivers, que dice ser holandés. Hay un tal John Swan, un gran socio de Culliford que vive con él. También hay cerca de allí un centenar de ingleses, franceses y holandeses que usan esa isla [Madagascar]. Hay una plaza o fuerte llamado Marisan, donde viven aproximadamente veinte o treinta blancos. Hay otra plaza, Fort-Dauphin, donde viven cerca de treinta blancos, pero sin fortificación. Ha oído que antaño había un puerto regular construido por los franceses, y allí es donde gobierna Samuel el Mulato, venido del Caribe, pero ahora los franceses están apartados, y no hay fortificación»[lxv]. Según otro observador, Sainte-Marie acogía ciento setenta corsarios atrincherados en un fuerte de empalizadas y defendidos por grandes cañones[lxvi].

A pesar de la gran distancia, esos asentamientos piratas permanecían en contacto con los del Caribe, e igualmente con los comerciantes de Nueva Inglaterra, que compraban sus botines. De modo que jamás estuvieron completamente aislados. Por ejemplo, en Nueva York en 1700 se esperaban tres buques procedentes de Madagascar donde les habían vendido su cargamento de vino y coñac[lxvii]. Oficialmente esos buques estaban destinados a la trata de negros, pero llevaban discretamente el botín recopilado por los piratas: [carta del capitán Shelley a su armador Stephen Delaney de Nueva York, escrita en cabo May el 26 de mayo de 1699] «Al zarpar de América, después de haber pasado el cabo de Buena Esperanza, estuve en la isla de Sainte-Marie, donde vendí vuestras mercancías a cambio de 17 balas de muselina,

parte fina parte gruesa, 24 balas de calicó blanco, una tonelada de colmillos de elefante, 2 ó 3 quintales de opio y una bala de indiana que tenía a bordo. Tomé setenta y cinco pasajeros y fui a Fort Dauphin, donde desembarcaron veinticuatro y me avituallé; allí compré algunos esclavos y cerdos pequeños y grandes. Desde allí fui a Kyan, donde desembarqué a veintidós de mis pasajeros. Los demás están aún aquí, la mayoría con destino a Virginia y a los Hore Kills. Por los pasajes he recibido 12.000 piastras y 3.000 *lyon dolars*[◆]. No he podido hacerme más que con veintitrés esclavos...»[lxviii].

Del lado francés, algunos probaron también ese peligroso pero lucrativo comercio. El 7 de junio de 1700, cierto Bazin denunciaba a la Compañía francesa de las Indias Orientales al filibustero Forget, de la isla Bourbon (actualmente Reunión) por estar envuelto en tráfico con la Martinica. Debía recuperar su mercancía procedente de las Indias en la isla de Sainte-Marie[8]. Pero la expedición naufragó: «Forget es un hombre de escasa capacidad, de manera que él [Joseph de Guigné] se vio obligado a tomar el mando de la ruta, llegaron a Madagascar con miras de tratar con los piratas, pero fueron apresados allí»[lxix].

El declive de Sainte-Marie

La importancia numérica de los piratas que operaban desde Sainte-Marie fluctuaba en función de la llegada o partida de unos y otros; 1695 sería el año en que más numerosos fueron los piratas. Según el capitán del *Mary*, que permaneció dieciocho días en la bahía de Saint-Augustin, seis buques piratas rondaban en esa época en el mar Rojo, antes de llevarse su botín a las Bermudas y a las Antillas españolas para negociarlo con otros intermediarios poco escrupulosos[9].

Pero el número de piratas avistados en esas aguas tuvo tendencia a disminuir en los años siguientes. En 1699, su

principal implantación en Sainte-Marie fue incluso atacada por los indígenas[lxx]. Además, sus más fieles apoyos en el Caribe y en Nueva Inglaterra se atrajeron las sospechas de la justicia. Las autoridades inglesas se interesaron mucho por el coronel Fletcher, gobernador de Nueva York, que entregaba con demasiada facilidad salvoconductos y comisiones a buques de los que todo hacía pensar que se trataba de piratas que regresaban de Sainte-Marie con su botín[lxxi]. En las Bahamas, el gobernador Trott fue acusado de recibir sobornos para dejar pasar a los piratas que venían a vender sus mercancías robadas[lxxii].

En vista de que la presencia de piratas en el Océano Índico ponía en peligro el tráfico marítimo, los ingleses trataron de restablecer la seguridad de los mares. En 1699, Londres despachó cuatro buques dirigidos por el comodoro John Littleton para destruir la colonia más importante de Sainte-Marie. Al llegar el final de junio, el *Harwich*, el *Anglesea* y el *Hastings* estuvieron patrullando durante nueve meses en busca de piratas. Los resultados fueron más bien parcos: dos buques piratas apresados y quemados, y algunos piratas ahorcados[10]. Esa fallida expedición explica sin lugar a dudas por qué diez años más tarde, en 1709, la política inglesa de control se impuso de nuevo a las iniciativas de seguridad. Se propuso a los piratas una nueva amnistía si regresaban provistos de sus tesoros a Inglaterra, patria de las cuatro quintas partes de ellos[lxxiii].

En cuanto a los franceses, prefirieron privar a los piratas de salida comercial para los cargamentos robados: el 18 de enero de 1709, a los habitantes de Bourbon se les prohibió traficar con los piratas[11], y el 15 de junio de 1711, una ordenanza de Luis XIV prohibía cualquier clase de comercio con ellos. Un duro golpe para los piratas de Sainte-Marie, que se había convertido en una verdadera isla-almacén para sus botines, que no aguardaban más que compradores:

«Puede haber alrededor de seiscientos habitantes y cuatrocientos filibusteros de todas las naciones de Europa, que han escogido esta pequeña isla como el asilo más seguro y con más actividad de la India; es el depósito para todos sus tráficos y piraterías, al ser el norte de esta isla un gran estanque formado por la naturaleza, en el que caben veinte bajeles al través y en seguridad; hay un banco donde se puede encallar y un muelle natural donde pueden atracar los buques». Nuestro testigo tan bien informado, el sieur de La Merveille, que «ha trabado grandes relaciones con esos piratas», supo también que ya no tenían mayor deseo que el de disfrutar de sus bienes. Al escribir al ministro Pontchartrain, precisó: «Una colonia francesa en esta isla tendría tanto éxito que haría el mayor comercio de la India; los piratas que están instalados aquí me han asegurado que los franceses serían bien recibidos, que en varias ocasiones unos navíos ingleses han tratado de establecerse y que siempre los han rechazado, que esos piratas entregarían a los más notables de ellos a nuestra nación como rehenes, y que la ayudarían con todo su corazón y todas sus fuerzas y le brindarían todos los descubrimientos y conocimientos que tienen»[lxxiv]. El informe no tuvo consecuencias.

Madagascar, el infierno de los piratas

Al parecer la situación idílica descrita por ese francés dio un vuelco violentamente, a decir del capitán Woodes Rogers, llegado a Ciudad del Cabo en 1711. Al informarse sobre los peligros de pasar por las proximidades de Sainte-Marie, le anunciaron que el número de piratas se había reducido a setenta hombres a lo sumo, y que no estaban dotados más que de un sloop y una fragata. Pobres y despreciados incluso por los indígenas, a quienes habían robado mujeres, ya no parecían constituir una amenaza para el comercio[lxxv]. Los piratas parecían haber perdido el apoyo de los indígenas de Madagascar, tanto de Sainte-Marie como de la gran isla: «En

Madagascar hay muy pocos piratas: los negros los asesinan a casi todos, uno detrás de otro[12]. En 1709 había treinta como mucho, y en 1711 estaban construyendo un pequeño buque, según todas las apariencias para salir a corso contra los portugueses en el Canal de Mozambique [lo sabe por un marinero que había echado el ancla en Sainte-Marie]. Más tarde he sabido por un navío inglés que al parecer ya no quedan apenas filibusteros, y que aquel que estaba construyendo el bajel había sido asesinado junto a otros tres o cuatro. Ese navío se llevó casi todo el dinero que tenían los filibusteros, aunque no ha salido rentable pues no ha vendido ni una cuarta parte de su cargamento»[lxxvi].

Parece ser que desde 1699 la situación en Madagascar se puso «delicada» para los piratas que osaban aventurarse allí. Hay que decir que el pirata Balbridge había osado raptar un grupo de malgaches para venderlos como esclavos en las islas francesas. Un error estratégico de gran importancia, puesto que desde entonces los indígenas se vengaron de los piratas asesinándolos regularmente[13]. Al año siguiente, los piratas franceses instalados en Madagascar llegaron incluso a lanzar una llamada de socorro. Un cura de Rochefort llamado De Ces se erigió en su defensor en su *Memoria sobre la petición de una amnistía y de un lugar de residencia para los piratas refugiados en las costas de Madagascar*[lxxvii].

En apariencia, se trataba de un grupo de supervivientes que no aspiraban más que a integrarse en el sistema. Algunos de ellos solicitaron incluso derecho para instalarse en Bourbon. Cosa que aparentemente les fue concedida, a decir de una memoria de Antoine Boucher, gobernador de la isla en 1710. Este último indica claramente el origen pirata de una parte de los habitantes de la isla: «Los demás habitantes son ingleses, holandeses y otros extranjeros desembarcados de varios buques piratas que, tras haber renunciado a ese infame oficio, abjurado de su herejía y

abrazado la religión romana, se han establecido aquí.» Un poco más abajo cita un caso: «En 1701 llegó a la isla de Bourbon un bajel pirata que acababa de apresar en esta costa [la de Madagascar] un buque portugués que se dedicaba a la trata. Muchos de esos piratas están instalados en la isla hoy por hoy, y a través de ellos sabemos con exactitud cómo se desarrolla el comercio en esta costa». Con perfidia, concluye: «Todos los navegantes que hay en esta isla han sido piratas y consideraría peligroso confiar un buque a esa gente, que aún no ha abandonado el espíritu de rapiña»[lxxviii]. Incluso se ha conservado una lista de esos «piratas» arrepentidos y establecidos en Bourbon[14].

En 1720, ¡cambio de ambiente en Madagascar! A las costas llegan refuerzos sustanciales, como atestigua un informe del sieur de Borelly, jefe de escuadra de la marina de Portugal, titulado *Observaciones sobre los piratas que se han retirado al río de Tellenare*: «Ese río [Tellenare] es profundo, y pueden fondear en él grandes barcos; una parte de ellos tiene artillería de fundición, y la otra de hierro; hay una guarnición de doscientos cincuenta hombres. El jefe es un mulato nacido en Jamaica y casado con la hija del rey de Tellenare[15]. Como es el rey absoluto en esta región, tiene cuando le place todos los víveres que necesite para embarcar en los bajeles piratas, cuyas tripulaciones sobrepasan en número los mil doscientos hombres, entre los cuales los hay de todas las profesiones y oficios. Los piratas lo consideran un rey, y todos los habitantes de Tellenare son sus súbditos. Esos piratas cruzan de ordinario pasando por las islas de Trinidade y Tristan da Cunha, y cuando no pueden permanecer en alta mar, entran en el río de Tellenare»[16].

Parte del asentamiento pirata de la isla de Providencia, destruido en 1718, había aterrizado igualmente en las costas de Madagascar, cosa que confirma Alexandre Patreson, capitán del *Solide*, apresado por dos piratas hacia el cabo

López (actual Gabón). Uno de ellos era el *Défiance*, del capitán Jérémie Coquelin (Cocklin), dotado de cuarenta y dos cañones y doscientos cincuenta hombres (ingleses, franceses y holandeses); el otro era el *Royale-Rangère*, comandado por Lebar (su nombre de guerra), también llamado Olivier Le Vasseur, y más tarde «La Buse»[♦] de Pas de Calais[17]. Los piratas recuperaron seiscientos fusiles de trata, treinta fusiles finos[♦], cien piezas de indiana, 300 libras de pólvora, 125 ancres[♦♦] de aguardiente y otras mercancías para la trata. El capitán supo por ellos que veinticinco velas habían partido de Providencia para practicar el corso en las costas de Guinea y dirigirse después a Sainte-Hélène (donde se habían citado) para un encuentro general. Después, cada uno partiría a piratear por donde le placiese, a las Indias o al mar del Sur. Antes de abandonar cabo López, esperaban a dos corsarios de Flessingue (Países Bajos) para adueñarse de ellos, pues dos de sus barcos no navegaban bien. Según los piratas, Patreson era su trigésimo novena presa. Después apresaron otros cuatro durante el tiempo en que estuvo con ellos: dos holandeses intérlopes de cien y ciento veinte toneladas y dos buques portugueses. Los holandeses fueron desvalijados, sus mástiles abatidos y los pobres marineros abandonados a su suerte en aquellos cascos que habían quedado ingobernables. Los portugueses tuvieron menos suerte aún: los piratas les cortaron los brazos y las piernas...[lxxix]

Tras la euforia de comienzos de 1720, el número de piratas presentes en Madagascar se redujo paulatinamente hasta desaparecer como la nieve al sol. Parte de los franceses se dirigieron a la isla de Bourbon, mientras que los demás fueron expulsados por capitanes enviados a tal efecto. Thomas Mathews fue uno de los menos concienzudos de ellos, prefiriendo el comercio a su deber[18]. En 1723 otro personaje, Bernard, se implicó personalmente en la caza de

piratas. Propuso armar una fragata y desembarcar con doscientos cincuenta hombres en Madagascar.

¡Huir de Madagascar!

En septiembre de 1724, la situación de los últimos piratas abandonados en Madagascar es catastrófica. El gobernador de Bourbon, Desforges Boucher, ya ha tomado las medidas que se imponían cuando informa a Versalles: «En la isla de Madagascar ya no quedan más que unos cuarenta de esos desgraciados degradados sin buque que imploran su amnistía al no poder subsistir, y mueren de miseria a pesar de poseer gran cantidad de diamantes que no les sirven de nada para procurarse lo necesario para sobrevivir, pues de hecho no tienen ni un óbolo en dinero líquido. Aún eran unos sesenta a principios de este año, pero dieciocho o veinte se separaron en una barca de alrededor de veinticinco toneladas y vinieron aquí a solicitar su amnistía y la de los otros que se habían quedado en Madagascar. Mientras la mayor parte de sus compadres se hallaban aquí en tierra, los que permanecieron a bordo asesinaron a tiros a las diez de la noche a su capitán, llamado John Cleyton, inglés, con una pistola cargada con tres balas disparadas por la espalda y tan a quemarropa que el taco prendió fuego a su camisa. Inmediatamente se llevaron la barca, pero después de haber arrojado al agua en su pequeña piragua a cinco de ellos, cosidos de heridas que habían recibido queriendo vengar a su capitán. Lograron llegar a tierra con todas las heridas que tenían, y desde entonces no hemos sabido qué ha sido de ellos. Los que permanecieron en tierra así como los que escaparon han quedado completamente a cargo de la colonia, donde sus diamantes no son mercancía corriente aunque tengan cantidades de gran consideración. Envío a Francia en el buque de la Compañía, el *Royal-Philippe*, a casi todos esos miserables con su inicuo botín, deslastrando gustosamente de esa chusma a esta colonia que posee otras

cosas más útiles para el Estado»[lxxx].

En realidad, el capitán del *Royal-Philippe* no embarcó más que a seis piratas a bordo, por prudencia. Los demás seguían en Madagascar al cabo de un año, pero su número había disminuido a veintiocho, entre los que se hallaba el legendario La Buse: «La mayor parte de ellos ha sido masacrada y envenenada por los negros o por ellos mismos. Los que permanecen en la isla son los más miserables de ellos, entre los que se cuenta La Buse, que ha sido uno de sus capitanes y que, después de haber disipado o extraviado el indigno fruto de sus piraterías, ha acusado a los que le escoltaban de aprovecharse de la impunidad que se le ofrecía [...]. Mas el resto de la población, por las exacciones que cometieron para procurarse esclavos y mujeres, a duras penas los podían soportar, aprovechando el menor incidente para eliminarlos físicamente o para, más sutilmente, envenenarlos poco a poco. [...] Viven alejados los unos de los otros sin vínculo alguno. Están en esta costa de Ambanivoulle desde el grado 13, 40 minutos, donde está la gran punta que, con sus arrecifes, forma una especie de fuerte llamado Anglebay, hasta el río de Manangharre, que dista poco de la bahía de Antongil. A lo largo de esta costa es donde se halla la isla de Sainte-Marie, que tiene en una pequeña bahía un puerto bueno aunque un poco estropeado por los restos de navíos hundidos con toda su carga. No fue a esta isla donde se retiraron los piratas, como se creyó, sino que sólo están en uno de los islotes cercanos. Allí vive un mulato atrincherado tras unas empalizadas en las que ha montado algunas piezas de artillería, como hacen en su sitio cada uno de esos bribones convertidos en habitantes de estas islas, al verse obligados a permanecer en guardia los unos contra los otros. Animan a venir a vivir con ellos y tomar su defensa a los negros de los alrededores del lugar donde se establecen. Éstos les son devotos en tanto que pueden

esperar recibir de ellos algún beneficio, y cuando ya no pueden sacarles nada, los asesinan o envenenan. Sin embargo, se quedan con sus hijos mulatos, nacidos de la alianza de esos piratas y las mujeres del país, a los que aprecian mucho. Muchos de ellos se hacen jefes de los asentamientos y gozan de una gran autoridad entre los negros, que gustosamente les ponen a la cabeza cuando van a la guerra. Casi todos esos mulatos, cuando han hallado la ocasión, han seguido las huellas de sus padres y han practicado el corso».

Queda muy claro que Daniel Defoe, el padre de Robinson, erró el camino al proyectar su utopía por el lado de los piratas de Madagascar. Con este último y abrumador testimonio resulta evidente que nos hallamos muy lejos de esa «Libertalia» soñada por el novelista.

El final de una época

El filibusterismo lo habían fomentado unas condiciones diplomáticas (el reparto del mundo, inicuo para los no ibéricos), políticas (los sucesivos conflictos armados) y sociales (la instauración del alistamiento).

Con el fin de las patentes de corso, los filibusteros habían tenido que escoger entre la sumisión al rey y un puesto en la sociedad colonial, o la persecución de la aventura marítima fuera de la ley, cuyo horizonte era la muerte en la horca o por las armas. Algunos dieron el paso, construyendo una especie de sociedad paralela, ciertamente menos refinada y reglamentada que la sociedad dominante, pero basada igualmente en la esclavitud y en las relaciones de fuerza.

Tras la desaparición de los asentamientos piratas en Providencia desde 1718 y Sainte-Marie en 1725, y la ejecución de La Buse el 17 de julio de 1730, la gran piratería decayó definitivamente[19]. Más adelante ya no encontraremos esas grandes concentraciones de piratas que amenazaban con convertirse en una verdadera fuerza militar y política y

minar por completo los intercambios comerciales. En la isla de Santo Domingo, cuna de los bucaneros y filibusteros del Caribe, emergió entonces una sociedad agrícola dedicada a la explotación de las dos culturas dominantes: la caña de azúcar y el café, de las que se convertirá en el primer productor mundial. Ya no había lugar para los corredores libres de los bosques o los mares. El espacio terrestre comenzó a ser desbrozado y cultivado sistemáticamente, y el espacio marítimo, cuadriculado por el aumento del comercio.

Ciertamente, los hombres insatisfechos con su suerte o rebelados siempre podían dar el paso: bastaba con adueñarse de un navío fondeado y de un poco de avituallamiento y largar amarras: «En la noche del 27 al 28 del mes pasado, algunos desgraciados han robado uno de los buques del sieur Faure, uno de los mejores y principales comerciantes de esta isla, a lo que se suma otro buque perteneciente al sieur Rieussec, también comerciante, cargado de membrillo, buey, harina y otras cosas para la zona de Campesterre, de manera que va a aumentar el número de piratas nacientes, que nos van a causar grandes perjuicios. Tanto más por cuanto que un grupo de negros sin duda en inteligencia con ellos también han robado otro barco...»[lxxxi].

En el Caribe, la piratería siguió siendo endémica. En 1733, veinte años después de la paz de Utrecht y cuando ningún otro conflicto había agitado la región desde entonces, el gobernador general Pierre de Fayet aún se quejaba de la actividad de los piratas, llegando a considerar incluso la idea de cegar el pequeño puerto aislado del malecón Saint-Nicolas, en la extremidad noroeste de Santo Domingo, que les servía de refugio[lxxxii].

Ya nunca más, ni siquiera en los periodos económicamente difíciles o posteriores a conflictos armados, volvió la piratería a cobrar la dimensión de los años 1715-

1724. Ya no constituyó más que una especie de válvula de seguridad en la sociedad colonial. En lugar de enfrentarse a las condiciones de explotación o a las leyes y reglamentos injustos, algunos individuos prefirieron quedarse al margen de la sociedad para reivindicar, arma en mano, su lugar bajo el sol. La mayoría de estos últimos insumisos acabaron con la soga al cuello.

Notas al pie

[1] En una lista de «productos naturales» de las Bahamas de 1647 se citan los pecios junto al ámbar gris, los metales, la sal y la madera («Articles and orders of the company of Eleutherian adventurers, 9 de julio de 1647», citado por Craton, Michael, *A History…, op. cit.*, p. 59).

[2] *Ibid.* p. 75. Ese ataque se sitúa en el mes de enero de 1684; habría sido motivado por la competencia en torno a los navíos españoles naufragados.

[3] Cifras suministradas por Rediker, Marcus, en *Between the devil and the deep blue sea: merchants, seamen, pirates and the anglo-american maritime world*, Cambridge, 1987, p. 256. A título de ejemplo, en 1715 en una carta de Thomas Walker dirigida al Consejo inglés del comercio y las plantaciones figura una lista de piratas que se habían hecho a la mar desde la isla de Eleuthera (cercana a Providencia) para tratar de hacer presas españolas de Cuba. Por un lado, se hallaban extranjeros en la isla: Benjamin Hornigold, Thomas Terril, Ralph Blankershire, Benjamin Linn; por otro, Daniel Stillvell, John Kemp, Mathew Lowe, James Bourne, John Cary (CSP America and West Indies, vol. 23, 1714-1715, 14 de marzo de 1715).

◆ *His/Her Majesty Ship*, equivalente a *Buque de su Majestad.* Se trata del acrónimo que llevan todos los buques de la Armada británica. (N. de la T.)

[4] Ejemplo de comisión: la concedida al sloop *Eagle*, capitán John Wills, para apresar piratas (CSP America and West Indies, vol. 24, 1716-1717, p. 189, Nº 356).

[5] *Proyecto de ordenanza dando amnistía a los filibusteros del cuartel de Campeche, Tierra Firme de América:* «Aquellos que quieran beneficiarse de la amnistía podrán presentarse durante los dos años siguientes al día de publicación para instalarse en la parte francesa de Santo Domingo, sin temor a ser perseguidos por su falta o deserción. Su Majestad habiendo retirado y eximido de las penas establecidas por crímenes, incluida la piratería, y acordándoles una amnistía plena y completa. Y los que sean sorprendidos navegando y cruzando sin haberse aprovechado de la gracia que Su Majestad tiene a bien concederles, ordena que sean capturados […] en el lugar en que sean encontrados y sus efectos confiscados, y que aquellos que se demuestre hayan favorecido, ayudado o mantenido correspondencia con los susodichos piratas, serán condenados a galeras a perpetuidad y sus efectos serán igualmente confiscados.» (AN, Colonies, F3 168. Colección Moreau de Saint-Méry, consejo de marina, 28 de julio de 1716.)

◆ La Jacquerie fue una revuelta popular que tuvo lugar en el norte de Francia en 1358; su nombre proviene del apelativo «Jacques Bonhomme» que empleaban despectivamente los nobles para referirse a sus siervos. Por extensión, se denomina así a cualquier revuelta campesina, en este caso las reprimidas por Luis XIV en los últimos años del s. XVII. (N. de la T.)

[6] Antes de esa fecha, desde 1508, algunos navegantes franceses con Mondragón hicieron presas del lado del Océano Índico y el mar Rojo. Se puede citar al rochelés Boudart, ahorcado en Mozambique por haber saqueado unas carabelas. Antes de

1634, el *Rose* de Dieppe y el *Victoire* de Saint-Malo regresaron con un botín inmenso del mar Rojo, seguidos por el *Saint-Louis* de Saint-Malo. En 1639, Giles de Regimont cruzó hasta allí con el *Concorde*, y en 1641 el *Marguerite* de Dieppe, comandado por David Digart, probó suerte en vano en Madagascar. En 1642, François Cauche y Regimont apresaron un dhow indio en el cabo Guardafi, etc. En 1660, Laurent David se adueñó en la isla Perim de los tesoros de la reina madre de Vidjapour. (Deschamps, Hubert, *Les pirates à Madagascar aux XVII[e] et XVIII[e] siécles*, París, 1972, p. 37; Grey, Charles, *Pirates of the eastern seas*, Londres, 1933, pp. 79, 89, 90, 91 y 93).

[7] La «Libertalia» de Defoe estaría situada más bien hacia Diego-Suárez, y no en la isla de Sainte-Marie.

◆ Táleros holandeses; eran así llamados por llevar un león rampante. (N. de la T.)

[8] Extracto de la carta escrita a la Compañía por el Sr. Bazin el 7 de junio de 1700: «El susodicho Bonte [un piloto] me ha dicho que durante la estancia en la Martinica los primeros habitantes de la isla [el intendente es de la partida] han decidido armar un navío de 120 toneladas para ir a la isla de Bourbon a llevar vino, aguardiente y alambiques, pero como el director de Senegal, que está en Martinica, es de la sociedad, hay que ir primero a las costas de África a llevar mercancías y embarcar negros y sobre todo negras para la isla de Bourbon y desde allí regresar a Sainte-Marie para comprar mercancías de las Indias, pues son numerosas allí, volver a la costa de África para hacer trata de negros y después volver a la Martinica. El que estará al frente de dicha empresa es un filibustero llamado Forget, de la isla de Bourbon, que ha cruzado a Zelanda y de quien se piensa que es el hombre a quien el gobernador de la isla de Bourbon ha enviado expresamente a las islas para entablar comercio con los habitantes [...]. Ese Forget le ha dicho [a Bonte] que el gobernador de la isla de Bourbon había recibido a dos hombres que pertenecían al grupo de los que habían desvalijado el *Saint-Jean*, navío de la compañía. [...] La consecuencia es que los particulares no se acostumbran a ir de la Martinica a la isla de Bourbon, pues el modo en que oigo hablar de ello es como de intérlopes franceses que harían en inteligencia con el gobernador la compra de todas las mercancías que los piratas roban en las Indias, tanto más por cuanto que el pequeño navío que se ha hecho armar en la isla de Bourbon se cree que va a Madagascar en busca de negros, ese es el pretexto. Forget le ha dicho a nuestro piloto que es para ir a la isla de Sainte-Marie a negociar con todas las mercancías de las Indias, que las hay en gran cantidad y que nos las darán por nada. Hay en marcha una pesquisa para saber dónde han ido a parar las tres mil libras que Monsieur el Cardinal de Bonzy había entregado a un cirujano para conseguir diamantes; ese cirujano ha muerto y no se le encuentran ni el dinero ni los diamantes; hay muchos ejemplos de casos similares, entre otros uno llamado Ledal que entregó a varios oficiales galones de plata y oro; esos oficiales han muerto y la mercancía se ha perdido...» (AN, Colonies, C3-1. Correspondencia Bourbon, f. 203; otra fuente menciona el mismo caso: BnF, Ms Naf 9343, f. 90-91.)

[9] Earle, Peter, *Pirate Wars*, Londres, 2003, p. 122. Empleaban Saint-Augustin como lugar de avituallamiento. Fuente: Leibbrant, hcv, *Precis of the archive of the Cape of Good Hope, Letters despatched, 1696-1708*, Ciudad del Cabo, 1896, p. 30.

[10] 23 de febrero de 1701 (Leibbrant, hcv, *Precis..., op. cit.*, pp. 125 y 162).

[11] En 1721, esa prohibición se verá reforzada por otra más matizada de la Compañía de las Indias: «En lo tocante a las órdenes que solicitáis para los piratas que pudieran recalar en Bourbon, no hay que recibir a ninguno de ellos, bajo ningún pretexto, ni suministrarles ninguna clase de víveres excepto agua y madera, con la condición expresa de que no podrán descender a tierra más que dos hombres a los que mantendréis custodiados, y les haréis pagar la madera, que conduciréis hasta el borde del mar para que puedan cargarla en su chalupa; os prohibimos suministrarles ninguna piragua ni tampoco negros, con el fin de evitar los accidentes que pudieran sobrevenir» (Grandidier, Alfred et Guillaume, *Collection..., op. cit.*, t. V, p. 47).

[12] Cosa que confirma esta otra fuente: «Cada uno de todos ellos [los piratas] cogió una negra [una malgache] para servirles de mujer, y durante su larga estancia llevaron una vida de bandidos y libertinos; varias de esas especie de mujeres recibieron considerables presentes; otras heredaron de algunos de ellos, que les hicieron donación de buena voluntad al morir; las más, habiendo sido maltratadas y amenazadas con echarlas y tomar a otra en su lugar, emplearon veneno, por celos o por venganza, los finiquitaron y se llevaron todo cuanto pertenecía a esos desgraciados, huyendo en piragua a la isla de Madagascar, de manera que la mala conducta de los piratas en ese lugar fue el único motivo de la pérdida de más de ochenta de sus mejores hombres» (Grandidier, Alfred et Guillaume, *Collection..., op. cit.*, t. V, p. 63).

[13] CSP America and West Indies, vol. 12, 1699, nº 740. Gobernador conde de Belomont al consejo del Comercio, 24 de agosto de 1699. Un documento posterior habla de ciento setenta piratas eliminados hacia Sainte-Marie. Un tal capitán Shelley los lleva al Caribe a cambio de cien reales de a ocho, en el *Nassau*.

[14] Étienne Baillifre, François Bouché de Loches, Jean Bouen (John Bowen), llegados en 1704, Pierre Boyton en 1701, Jacques Delattre en 1706, Patrick Dromer en 1706, Eustache Leroy en 1701, André Mault en 1706, Jacques Naze en 1701, Georges Noël en 1704, Jacques Picquart, Jean-Pierre Édouard Robert en 1706, Robert Torby en 1704, Denis Turpin (BnF, Ms naf., Nº 9343, f. 117).

[15] Más bien Tallengar o Tao Lankarana, es decir, Fort-Dauphin [Tolanaro].

[16] Se trata de Samuel, instalado hacia Fort-Dauphin y mencionado desde 1699 (CSP America and West Indies, 1699, vol. 12, p. 289, declaración de Théophilus Turner). Según otra fuente, el capitán Samuel habría llegado en una presa francesa, el *Saint-Paul*, rebautizado *John and Rebeca*, que había sido capturado en las Indias Occidentales por el capitán Oor. Este último zarpó para Taolanara, donde su buque naufragó. Parece ser que en la época en que los franceses poseían esa colonia, uno de ellos tuvo un hijo con la hija del rey. Al volver a partir, Oor lo habría llevado consigo. Así fue como unos años más tarde ese joven, convertido en

Samuel, mulato de la Martinica que hablaba con soltura el francés y el inglés, se estaba bañando cuando reconocieron en su piel unas marcas similares a las de la hija del rey. Entonces fue nombrado heredero (Grandidier, Alfred et Guillaume, *Collection..., op. cit.*, t. VI, pp. 46-47). En 1707 prometió atenciones y amistad a una treintena de náufragos, entre los cuales se hallaba el hijo del almirante Benbow, mas acabó por cortarles el suministro de víveres cuatro meses más tarde, emplazándolos a buscar sustento en otra parte (Leibbrandt, hcv, *Precis..., op. cit.*, p. 312; y AN, Colonies, C5 A1, nº 44. Informe del sieur Borelly, jefe de escuadra de la marina de Portugal, marzo de 1720).

◆ «El Cernícalo». (N. de la T.)

[17] El buque de La Buse, *La Reine des Indes* (anteriormente *Défiance*, 28 cañones, 250 toneladas), naufragó en Mayotte. Asociado con el inglés Edward England, apresó el buque de la Honourable East India Company *Cassandra* en la isla de Mayotte en agosto de 1720, y más tarde con el inglés Taylor el *Nostra Senhora do Cabo* o *Vierge-du-Cap*, buque portugués con un rico cargamento, en Bourbon, el 26 de abril de 1721. Después cruzó con el *Victorieux* (anteriormente *Vierge-du-Cap*), adueñándose de un navío holandés, el *Ville-d'Ostende*, y de una embarcación francesa, el *Duchesse de Noailles*, la cual quemó provocando la animosidad de los habitantes de la isla de Bourbon, que esperaban su avituallamiento. Después, La Buse partió para instalarse en Madagascar. Hubiera podido aprovecharse de la amnistía votada por el Consejo Superior de Bourbon el 26 de enero de 1724, pero no se fio y no se presentó. Lo sorprendió el *Méduse* del capitán d'Hermitte, que empleó argucias para apresarlo, y acabó en la horca (Deschamps, Hubert, *Les pirates..., op. cit.*, 1972, p. 170; Grandidier, Alfred et Guillaume, *Collection..., op. cit.*, t. V, p. 65; y La Roncière, Charles de, *Le flibustier mystérieux*, París, 1934, p. 89).

◆ En Francia e Inglaterra se fabricaban «fusiles de trata» que, a diferencia de los «fusiles finos», estaban concebidos en origen para comerciar con los indígenas y su factura era de peor calidad. (N. de la T.)

◆◆ El *ancre*, «ancla», era una unidad de medida empleada en el comercio en las costas, de capacidad variable. Oscilaba entre las 10 y las 25 botellas. (N. de la T.)

[18] Gosse, Philip, «Piracy», *Mariner's mirror*, nº 36, 1950, pp. 337-349. La escuadra la componían el *Lion*, el *Salisbury*, el *Exeter* y el *Shoreham.* Habrían comenzado con cierto John Plantain, un jamaicano, una especie de reyezuelo para los indígenas (el rey de Ranter Bay), instalado a 10 ó 12 millas de Sainte-Marie (según Hill, Charles, «Episodes...», *art. cit.*, t. LVI, 1927, p. 153).

[19] Ironías de la historia, en el momento en que los piratas comenzaban a desaparecer, ciertos soberanos mal informados, se pusieron a buscar su alianza. El rey de Suecia, Carlos XII, deseoso de reemplazar a Estanislao en el trono de Polonia y al hijo de Jacobo II en el de Inglaterra, buscaba apoyos por todas partes en vistas de un desembarco en Escocia. Más tarde, en 1716, dos nobles suecos, Cromstom y Mendal, se dirigieron a Madagascar para parlamentar con los piratas, pero el asunto no siguió adelante (Decary, Raymond, «La piraterie à Madagascar en los siglos XVII y XVIII», *Bulletin de l'Académie malgache*, 1935, p. 19). Se cita igualmente una memoria presentada al rey de Dinamarca en 1716 por Jean-Henri

Huguetan, conde de Glydensteen. Proyectaba someter a los piratas a la monarquía, con un triple beneficio: enriquecer el reino, aprovechar su experiencia como navegantes y salvar sus almas (Grandidier, Alfred y Guillaume, *Collection…, op. cit.*, t. III, p. 626).

SEGUNDA PARTE

De los puertos y los hombres

Capítulo XI

El filibusterismo ponantés

En el siglo XVI, la expansión francesa que se trazó hacia el Oeste no reflejaba la voluntad de los reyes de Francia, sino que era fruto, ante todo, de las ambiciones de los puertos del Ponant –la Mancha y el litoral atlántico–, así como de las de sus habitantes: normandos, vascos, gascones y rocheleses. A decir de un contemporáneo, testigo de aquellas salidas masivas a corso, «los franceses van a hacerlo a la desbandada, a cuál sacará más provecho»[i].

Lejos de limitarse únicamente al siglo XVI y principios del XVII, los armamentos en corso continuarán en los puertos del Ponant durante la gran época del filibusterismo caribeño, especialmente en periodos de guerra, solo que a un nivel menor. Se hablará entonces de corsarios metropolitanos, hasta el siglo XVIII.

Le Havre

Brasil, el primer destino

El puerto de Le Havre se excavó en 1517 por orden de Francisco I. Entonces Harfleur se estaba enfangando y la construcción de un gran puerto en aguas abiertas resultaba indispensable. Aunque el Almirantazgo se constituyera en 1533, los armamentos de navíos comenzaron mucho antes. En 1522, un incidente acaecido entre un comerciante italiano, Gaspard Centurione, y el vicealmirante de Chillou, aporta la primera muestra de ello[ii].

Después de haber estado respetando la prohibición de las autoridades francesas de viajar a Brasil, los armadores de Le Havre pusieron en pie en 1546 una primera flota de veintiocho navíos. Brasil atraía a los habitantes de Le Havre especialmente por las maderas preciosas que se encontraban allí. Así que la flota se hizo a la mar para atravesar el Atlántico; una de las embarcaciones que la componían era el *Marguerite*, perteneciente al capitán d'Annebault, que no obstante estaba encargado de hacer respetar las prohibiciones reales[iii]. De modo que desde 1551 los havreses comerciaban regularmente con los indios desde un islote cercano al cabo Saint-Augustin[iv], y unos años más tarde la expedición Villegagnon, pilotada por Guillaume Le Testu, abandonaba Le Havre rumbo a Brasil.

Desgraciadamente para los armamentos, los años 1560 fueron difíciles. La guerra civil envenenaba la vida de los lugareños, y los ingleses se apoderaron de la ciudad en 1562-1563.

Cuarenta años de armamentos en detalle

Durante la ocupación inglesa se mantuvo el corso, pero esencialmente orientado hacia la Mancha: hasta 1564 no se ordenó otro armamento destinado a Brasil. El maestro Geoffroy Dupré fue encargado de aparejar el *Marie* y el *Saumon*[v]. Después, los registros de reconocimiento de deuda conservados en los archivos departamentales de Seine-Maritime permiten contabilizar los armamentos realizados entre 1571 y 1610. En un periodo de treinta y nueve años, podemos estimar que se armaban de media cuatro buques al año. Hay que señalar que en 1576, 1594, 1596, 1599, 1602, 1606 y 1608 no hubo armamento alguno. Los demás años los havreses construyeron entre uno y once navíos. No obstante, hay que estimar al alza las cifras reales, pues no todos los contratos pasaban obligatoriamente por el notario. Pero, a la inversa, Brasil no era el único destino de los

armadores havreses, y a menudo la mención del lugar de destino es vaga. Cuando se hablaba de «Brasil a barlovento y a sotavento», de «las islas y la Tierra Firme de Perú», se trataba de hecho de fórmulas hechas que dejaban al capitán la libertad de cambiar de objetivo en el curso del trayecto, a tenor de las circunstancias. No es pues certero que los sesenta y tres capitanes con varios destinos registrados se dirigieran realmente allí.

De los ciento cuatro capitanes que tomaron oficialmente la ruta del Brasil a lo largo de ese periodo, tres hicieron cuatro viajes sucesivos: Nicolas Petit entre 1577 y 1587, François Martin entre 1574 y 1582 y Jacques Mathenas entre 1573 y 1601. Cuatro capitanes hicieron tres viajes: Jacques Le Dentu, Nicolas Moulin, Étienne Cavellyer y Nicolas Amauris. Por último, otros quince efectuaron tan sólo dos viajes, y ochenta y dos no hicieron más que uno. En total hubo ciento treinta y dos viajes a Brasil, mientras que se constata que hubo dos veces más expediciones hacia el Caribe. ¿Cómo explicar semejante diferencia? La duración y la dificultad del viaje parecen ser una explicación, sabiendo que se precisaban muchos meses para llegar a Brasil y otros tantos para volver. Según el número de capitanes que aparejaban exclusivamente para Brasil, se estima que un navío necesitaba tres años para realizar un viaje de ida y vuelta y estar listo para partir de nuevo. De modo que el retorno sobre la inversión de capital era mucho menos rápido que para las expediciones al Caribe. Esto explica igualmente por qué las tasas de interés de los préstamos relativos a un viaje a Brasil se elevaban al 100%, mientras que para el Caribe oscilaban entre el 40 y el 55%, y que para Terranova eran sólo del 40%. Por añadidura, los cargamentos, esencialmente de maderas de teñir y animales exóticos, tenían menos prestigio que el oro, la plata y las perlas del mar Caribe. Sumemos a estos factores el gran

proyecto políticoestratégico de Coligny y de los protestantes, que pretendían atacar la fuente de las riquezas españolas desestabilizando su posición en el mar Caribe. El Brasil, entonces portugués, no atraía pues el mismo interés.

Si bien las expediciones a las costas brasileñas parecían menos rentables, eran en cambio más seguras. Ciertamente, los portugueses fueron a menudo inflexibles con los navegantes apresados, pero los millares de kilómetros de costas escasamente pobladas hacían poco probable cualquier encuentro fortuito con su armada. Además, la presencia de trujamanes –esos franceses que aprendían las lenguas indígenas y se instalaban con los indios– facilitaba los intercambios, aunque también llamaban la atención de los portugueses hacia los lugares de aprovisionamiento de los capitanes franceses.

A la inversa, para nuestros capitanes havreses el mar Caribe era más peligroso, al ser las distancias más cortas y estar las costas más pobladas. De hecho, los españoles pusieron en pie en ciertos periodos una flota compuesta de galeras, y más adelante la Armada de Barlovento, que patrullaba en el conjunto del archipiélago. Por último, el mayor riesgo que corrían los capitanes era cruzarse en la ruta de las flotas anuales –la flota de la Nueva España o los galeones de Tierra Firme– pues el almirante o el capitán general aplicaba entonces con la mayor firmeza las consignas reales españolas sobre la exclusión de los extranjeros de las zonas marítimas que controlaban.

Los havreses en el Caribe

Según los archivos notariales havreses y algunos documentos complementarios, de los ciento setenta y un capitanes que navegaron hacia el Caribe, ciento diecisiete no hicieron más que una campaña. Sólo once capitanes realizaron al menos cinco expediciones, mientras que veintinueve hicieron dos y hubo diez que hicieron tres. Sea

como fuere, en el 70% de los casos los capitanes franceses no organizaban más que una expedición. Por último, de esos ciento diecisiete capitanes que no efectuaron más que un viaje al Caribe, sólo diez organizaron también una operación en Brasil. Se pueden aventurar varias explicaciones. Mencionemos sencillamente la mortalidad particularmente elevada en el curso de esos viajes, así como los avatares para llegar a rentabilizar semejante operación. Como cosa excepcional, algunos capitanes llegaron a conducir una operación cada año; fue el caso de Anquetil entre 1580 y 1585. Pero la verdad es que la carrera de esos grandes capitanes muy rara vez sobrepasó los diez años.

Si ciertos filibusteros lograron repetir su aventura, ello prueba que los prestamistas estaban satisfechos de su inversión y deseaban financiar otra campaña. Entre los capitanes afortunados, citemos a Jean Croix, que estuvo a la cabeza de siete expediciones entre 1573 y 1595. Mencionemos igualmente a Jean Boucher y a Bertrand Campion, capitanes de seis expediciones. Adrien Letellier, Louis Thuillier y Laurent Anquetil tienen también en su haber cinco armamentos.

Los archivos notariales havreses revelan en ocasiones el nombre de los prestamistas que apoyaron estas operaciones. Así vemos que dos tercios de los inversores participaron en un solo armamento. Las trece expediciones financiadas por Sarlabos, gobernador de Le Havre, constituyen pues una situación excepcional.

La gran mayoría de los inversores eran hombres del sector, con intereses directos en la actividad marítima. Con la excepción de Le Héricy, sieur de Pontpierre, que pagaba el coste total de sus expediciones, la mayoría de los capitanes así como los pilotos contribuían en mayor o menor medida al esfuerzo. Aparte de las gentes del mar, tres sectores económicos financiaban los viajes: la Corte, los ruaneses y

los orleaneses. Parece sorprendente ver figurar a los miembros de la Corte en la lista de los que invertían en el corso. Se puede destacar a Bon de Serres, jefe de la Casa de la Reina, Pierre de Brochin, su secretario, y Charles Martel, sieur de Raymes, gentilhombre ordinario de la Cámara del Rey. Resulta menos sorprendente hallar a Philippe Strozzi, coronel general de la infantería francesa, o a Catherine de Gonzague et de Clèves, duquesa de Longueville y de Estouteville en Normandía.

Poco implicados en el corso con sus propios navíos, los ruaneses fueron aun así unos financiadores de primer orden. En este campo, la participación de Charles Panyot es particularmente importante, ya que financió cinco naves. Salvo Pierre Laillet, que pertenecía a la pequeña nobleza normanda, los inversores ruaneses fueron esencialmente comerciantes y burgueses. En Orleans se hallaba la misma composición sociológica. Los inversores se llamaban Jacques Blanchart, Nicolas Thoinard, François Garrault; y en todos los casos, ninguno de los nombres iba precedido de un título nobiliario.

Evidentemente, los inversores tenían tendencia a comprometerse junto a un capitán que hubiera tenido éxito. Tal fue el caso de Laurent Anquetil, financiado en dos ocasiones por Nepeville, en 1581 y 1583, y de Louis Thuillier, a quien Cauquigny financió en 1586 y 1588.

Un polo de atracción para los armadores vecinos

La atracción del puerto de Le Havre se ejerció a costa de los puertos vecinos. Remplazó paulatinamente a Harfleur y le hizo una verdadera competencia a Honfleur. De modo que las familias de grandes navegantes de Honfleur vinieron aquí a aparejar o a financiar sus armamentos, en particular la familia Pontpierre. En Fécamp ocurrió el mismo fenómeno con la familia Cauquigny. Inversamente, Dieppe y Ruan resistieron mejor, ya que se reseñan únicamente dos

armamentos diepeses y tres ruaneses realizados en Le Havre.

Más chocante es el caso de los capitanes de París, Marsella, Burdeos e incluso de Ancona, en Italia, que vinieron a Le Havre. Se trataba sin embargo de operaciones sin continuidad, ligadas a un negocio arreglado in situ.

Honfleur

En ocasiones en asociación con Le Havre y en ocasiones opuesto, Honfleur, actualmente perteneciente al departamento de Calvados, constituía en el s. XVI el segundo gran polo de la navegación normanda. Tras la maravillosa epopeya de Paulmier de Gonneville en 1503-1504, hubo que aguardar a 1529 para volver a encontrar menciones a armamentos realizados en Honfleur. Después, a partir de 1569 y hasta 1600, partía o regresaba de Brasil o de Perú al menos un buque al año.

Algunos años, en particular 1579, el número de armamentos fue mucho más importante. Ese año partieron juntos de Honfleur seis navíos. El más grande, de 120 toneladas, llevaba a bordo quinientos cincuenta soldados. Lo seguía un buque de 90 toneladas comandado por el capitán Duré, un navío de 110 toneladas a las órdenes de Licera, otro apresado a los españoles, un pequeño patache, una nao portuguesa y una pequeña zabra*. También estaban para partir ese año el *Françoise* del capitán Guillaume Champaigne, con destino a Perú, el *Outrepasse* del capitán Guillaume Le Héricy, para Cabo Verde y Perú, y por último el *Faucon-Volant* del capitán Helye Mareys, para Guinea y Brasil[vi].

Una presencia más discreta

Si bien se puede estimar que después de la expedición de Paulmier de Gonneville el tráfico fue más regular, siguió siendo, aun así, menos importante que el de Dieppe o Le

Havre. La misma impresión nos deja la lectura de los archivos españoles del Archivo General de Indias, donde el nombre «Anaflor» (Honfleur) aparece con menos frecuencia que el de «Diepa» (Dieppe) o «Avre de Gracias» (Le Havre).

La navegación de Honfleur pronto se orientó hacia el Brasil. Sabemos por un contrato notarial que ya en 1529 cien toneladas de madera de palo brasil se descargaron de la nave *Roze* comandada por Charles Mygnot. Poco después se decretó un embargo sobre cuatro navíos de Honfleur destinados a Guinea y a Brasil: el *Charles*, el *Nicolas*, el *Sébile* y el *Déserteur*. La medida la había apoyado el almirante Chabot, que, al parecer, había sido comprado por los portugueses para alejar a los franceses de las costas brasileñas. Lejos de dejarse impresionar por las amenazas portuguesas, Honfleur siguió preparando expediciones, y en 1532 un espía a sueldo de los portugueses señalaba que se estaban preparando para partir hacia Brasil[vii]. Fue igualmente del puerto de Honfleur de donde salió la escuadra compuesta por el *Petite-Roberge*, el *Grande-Roberge* y el *Rosée* para tratar de instalar una colonia francesa en Brasil. Entre otros viajes, el capitán Guillaume Champaigne partió para Brasil con el *Marie* en 1571, y más tarde con el *Bonne Aventure* y el *Espérance* en 1574; el capitán Richard Gaillon tomó el mismo rumbo, embarcado en el *Louise* en 1571 y en el *Ronche* en 1573[viii]. Finalmente, en 1572 el *Charles*, comandado por Pierre Rouzée, largaba amarras con destino a Guinea, la Costa de las Buenas Gentes[◆] y Brasil[ix].

Paralelamente a esas partidas regulares para Brasil, vemos aparecer los primeros documentos sobre el corso y los armamentos para las islas del Perú (se trata del Caribe, mientras que al continente se lo llamaba la Tierra Firme de Perú). En 1561, rondando por el Caribe, Jacques «Desi» participó, junto a Nepeville y Le Testu, en el saqueo –¡en viernes santo!– de un buque cargado con cinco mil cueros,

treinta cajas de azúcar, siete de cañafístula*, cuarenta y cuatro libras de oro y tres cañones de bronce[x]. En 1569, otro capitán de Honfleur, Edmond de Sahurs, a bordo del *Dauphin*, robó en las cercanías de Cartagena ciento cuarenta placas de plata, treinta lingotes de oro, un aparador de oro y plata con su vajilla, una cadena de oro de doscientas pepitas, una bandera que contenía pedrería de gran valor, veinte cajas de azúcar de Canarias, veinte botellas de vino y ciento cuarenta y siete cueros… Cuatro años después, Edmond de Sahurs comandaba el *Salamandre* y el *Dauphine*[xi].

Sin duda fue a Honfleur donde arribó el *Felippa*, cuyos capitán y piloto eran Clérisse y Jean d'Orléans. En Puerto Real (Santo Domingo), los dos aventureros se apoderaron de tres naos, abandonaron una de sus barcas, que hacía aguas, y tomaron toda la artillería, cuatro mil cueros y cañafístula.

En abril de 1571, el *Espérance* del capitán Nicolas Désilles estaba de regreso a Honfleur. En los meses de enero y febrero de 1570 había afanado en las orillas del río Chagres veinticuatro mil piezas de seda por un valor de cuatro mil ducados, pertenecientes a Baltasar de Melo. Creemos que ese mismo capitán desvalijó la carabela del italiano Bernardo en Margarita, robando cuarenta toneles de vino y uno de carne. En Zamba, esa misma tripulación apresó una fragata jamaicana perteneciente a Vicente Esteines, a quien trajo de vuelta a Honfleur. Ellos mismos saquearon las iglesias y más de 110 fardos de tela de Cotón. Volveremos a encontrar a Nicolas Désilles en 1580 en el *Jésus*, con destino a las islas del Perú.

La familia Pontpierre

Entre los grandes armadores y capitanes de Honfleur, la familia Pontpierre ocupa un lugar especial. Su saga da comienzo en 1578 con Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre. Capitán del *Outrepasse*, partió rumbo a Perú[xii]. Al año siguiente, iba a la cabeza de cuatro buques: el *Espérance*,

el *Jacques* y su barca *Jésus*, y probablemente el *Outrepasse*, entonces comandado por Valentin Fichot[xiii] : en total, trescientos cincuenta hombres que se hicieron a la mar en mayo[xiv]. Volvemos a encontrar a Guillaume Le Héricy en 1580, partiendo para Perú en el *Espérance*. Por último, citemos su viaje como capitán en el *Normande* en 1585, con destino a las islas del Perú. Era entonces el único propietario y aprovisionador de la expedición. Dada la extensión del trayecto anunciada antes de la partida, ya no se trataba simplemente de una salida a corso, sino también de un viaje de exploración con una misión de cartografía de las costas.

Tras sus cuatro viajes en ocho años, entre los que se cuenta una misión oficial, Guillaume Le Héricy tuvo émulos en el seno de la familia Pontpierre. En 1583, un tal François Le Héricy, escudero, sieur de Perruques, armaba en Le Havre el *Passavant*, con cargo a Guilaume[xv].

También Auguste Le Héricy, sieur de la Morinière, tomó el relevo. Efectivamente, estaba preparando el *Françoise* en el puerto de Honfleur, con destino a «las islas y Tierra Firme de Perú»[xvi]. Fue ese mismo capitán, a quien los españoles llamaban «Pompear», a quien encontramos en 1603 guiando a quinientos mosqueteros en un ataque desafortunado a Jamaica que se saldó con la pérdida de setenta hombres. Tuvo más éxito en Honduras al apresar una capitana* cargada con tres mil cueros y doscientos cincuenta quintales de índigo, sin embargo, perdió a uno de sus hermanos durante los combates[xvii]. En 1605 en Honfleur armó el *Françoise*. Llamado entonces Auguste Le Héricy, sieur de la Morinière-Pontpierre, se había asociado al capitán Richard Moullin, sieur d'Angerville, a bordo del *Neptune*[xviii]. Durante su viaje hacia el Perú, tuvo que vérselas con la armada española que comandaba don Luis Fajardo.

El nombre «Pontpier» vuelve a aparecer unos años más tarde, asociado entonces a la captura, en las Azores, de un

buque procedente de Caracas[xix]. Sabemos también que en 1620, Charles Fleury se topó en la Martinica con un navío cuyo capitán, el Sr. de Montreuil, gobernaba para el Sr. de Pontpierre[xx]. Finalmente, en 1629 Auguste Le Héricy de la Morinière-Pontpierre figuraba aún ocupando un buen puesto en la escuadra de Cahuzac, cuya misión era detener la usurpación inglesa de la parte francesa de San Cristóbal. A bordo del *Dauphin*, resultó muerto el 10 de agosto durante el combate en San Cristóbal[xxi].

Dieppe

Jean Ango, el orgullo de los diepeses

El creciente papel de Dieppe –departamento de Seine-Maritime– en los viajes transoceánicos entre 1520 y 1550 se debe atribuir en gran medida a Jean Ango, vizconde de Dieppe. Hábil empresario, se enriqueció rápidamente gracias al comercio de especias. Partidario de la libertad en los mares, llegó incluso a financiar grandes expediciones de descubrimiento a tierras celosamente custodiadas por Portugal. Harto de sus intromisiones, el rey João III ordenó incluso incautar varios navíos anclados en Lisboa que le pertenecían.

No obstante, ya en 1522 uno de sus socios recibió una patente de corso, y él mismo obtuvo una el 27 de julio de 1530, como esperaba. Recibió otra el 3 de febrero de 1543, a continuación de la captura del *Michelle* en las costas de Brasil[xxii]. Fue entonces cuando Jean Ango se lanzó a una especie de guerra privada contra Portugal. Cercano a Francisco I, de cuyo rescate pagó una parte tras la derrota de Pavía y la captura del rey, lo recibió en su casa en 1533. De hecho, unos años más tarde habría de convertirse en uno de sus consejeros para asuntos marítimos. Pero lo cierto es que estaba implicado en todas las operaciones de financiación o armamento de naves en Dieppe. Desgraciadamente, las fuentes que nos permiten contabilizar la actividad de Dieppe

bajo su autoridad son escasas. Los archivos portugueses, que nos hubieran podido informar sobre los desperfectos causados bajo su batuta, desaparecieron en el incendio de Lisboa tras el terremoto de 1755; en cuanto a los archivos de Dieppe, fueron destruidos en los bombardeos de la flota anglo-holandesa en 1694. A pesar de todo, los pocos datos que nos han llegado alcanzan a darnos una idea de su importancia.

Así, podemos estimar que en 1531 se prepararon galeones con la intención de ir a saquear La Habana y Nombre de Dios[xxiii]. En 1537, unos espías dieron cuenta de la partida de una flota de treinta y siete navíos armados por el vizconde Ango para robar las riquezas del Perú[xxiv]. En 1541, quince naves armadas por Ango se lanzaban hacia Brasil[xxv]. Por último, ese mismo año, dos armadores franceses e ingleses se habrían asociado para enviar dos buques a Brasil, conducidos por un piloto diepés[xxvi].

A partir de esa fecha y hasta que acabó el siglo, cada año había al menos un barco en preparación o partiendo desde el Pollet, el puerto de Dieppe. Los armamentos se hicieron inicialmente para Brasil, al estar Dieppe vinculada al comercio de maderas de teñir. Así, en el curso de su segundo viaje, el cronista Hans Staden asistió a la compra de madera realizada por el *Marie Belette* de Dieppe[xxvii]. En 1549, el tráfico debía ser lo bastante importante como para que el cónsul* de Lyon acabase por quejarse de la competencia de los comerciantes diepeses que venían a descargar su madera en el puerto de Marsella[xxviii]. En la misma época, nos enteramos por un proceso de que unos artesanos diepeses estaban instalados en Brasil[xxix].

Objetivo principal: el corso

Por otra parte, dos navíos de Dieppe se vieron implicados, junto con otros cinco ingleses, en el ataque a Château-Marin en Brasil, en 1595[xxx]. ¿Obraron acaso por represalias? La

pregunta queda en el aire, pero ese acontecimiento pone de relieve el segundo objetivo de los armamentos diepeses: el corso.

Éste se ejercerá principalmente en el mar Caribe. La primera expedición conocida es la de Jean Fleury, quien, en 1522, a bordo del *Dieppe*, atacó Santo Domingo[xxxi]. En 1553, el *Barbe* y el *Marguerite*, comandados por Vincent Boquet, saltaron al abordaje de los buques de la armada del general Farfán, que navegaba rumbo a Europa[xxxii]. En 1555, Pedro de Valdés de Cuzo, prisionero en Dieppe, presenció el regreso del rochelés Jacques de Sores a bordo de una nao española y de un gran buque apresado en las proximidades de Santo Domingo[xxxiii].

En enero de 1560, el *Françoise* del capitán Guillaume Lasalle partió de Dieppe hacia Guinea y, tras ser rechazado por los portugueses, se asoció con un buque de Le Havre, el *Marie* del capitán «Franco de Die» (Francisco Díaz Mimoso). Después de pasar por Guadalupe, llegaron a Cabo Tiburón, donde había cuatro buques españoles fondeados. Lasalle y su socio los atacaron y los despojaron del oro, plata y cueros que contenían. Aparte de seis cañonazos, que mataron a su artillero, parece que no hicieron daño alguno a los marinos españoles[xxxiv].

En 1568, Nicolas Valier, en el *Salamandre*, y Pierre de Ven, capitán del *Héron*, se apoderaron de la aduana de Puerto Francés en Santo Domingo. Apoyados por un centenar de arcabuceros, echaron el guante a unos ocho a diez mil cueros, además de oro y plata. Igualmente, cerca de Coro habrían echado a pique varios navíos[xxxv].

En 1576, en la isla de Saona, el *Princesse* con sus cuarenta cañones, maniobrado por doscientos cincuenta hombres y perseguido por los españoles, tuvo que abandonar dos presas[xxxvi]. En julio de 1593, se mencionaban tres corsarios en la isla de Mona; dos eran diepeses, siendo uno de ellos el

capitán Félix con su *Luisa*[xxxvii]. Por último, en 1603, el ataque a una nave capitana en Honduras se atribuyó, entre otros, a dos buques diepeses comandados por los capitanes Joseph y Thomas Hoxe[xxxviii].

Durante el mandato de Ango, los puertos normandos sufrieron la influencia de la actividad diepesa. La anterioridad del puerto y su tremenda experiencia en las grandes expediciones marítimas, así como su escuela de hidrografía y pilotaje, contribuían en parte a explicar esta preponderancia. Pero, ¿se mantuvo esa delantera después de la desaparición de Ango en 1551? Un informe de los años 1570 que detalla el número de buques en los puertos normandos deja entrever que sí. En efecto, si Le Havre albergaba veinte buques, en Dieppe se contaban veintitrés[xxxix].

La competencia entre los grandes puertos normandos

Si se compara durante el s. XVI el tonelaje de los doscientos cuarenta y siete buques de Le Havre, los treinta y tres de Honfleur y los ocho de Dieppe de los que se dispone de datos, se impone una conclusión: en los puertos de Le Havre y Honfleur, el tonelaje medio era similar: los buques havreses que más se encontraban desplazaban 60, 80 y 120 toneladas, y lo mismo para Honfleur.

En Honfleur, el techo del tonelaje fueron las 180 toneladas, mientras que los havreses armaron al menos quince buques más grandes: once de 200 toneladas, uno de 250, uno de 300 y dos de 350.

En cambio, el astillero de Pollet, en Dieppe, construía buques de mayor envergadura: de los ocho navíos diepeses cuyas características conocemos con exactitud, dos eran de 400 toneladas, otros dos de 300, uno de 180 y dos de 120. Sólo uno de ellos no sobrepasaba las 55 toneladas.

Desgraciadamente, resulta imposible ampliar la

comparación a otros puertos, como Fécamp, a falta de documentación. Sea como fuere, resulta evidente que los constructores de Dieppe y Le Havre poseían una superioridad técnica que les permitía construir grandes piezas. Esto podría explicar, de hecho, la elección de tal astillero antes que tal otro. Recordemos especialmente a Cauquigny, natural de Fécamp, que vino a armar en Le Havre el *Salamandre*, una pieza de 350 toneladas. De hecho son los mismos motivos técnicos y financieros que llevaron a ciertos filibusteros franceses, noventa años más tarde, a escoger Port Royal de Jamaica para aparejar, en lugar de la Tortuga o Petit-Goâve.

Fécamp

Aunque Dieppe, Le Havre y Honfleur fueran los puertos más importantes para los armamentos ligados al corso, el lugar que ocupó Fécamp, actualmente en el departamento de Seine-Maritime, estaba lejos de ser desdeñable. La primera partida identificada como tal tuvo lugar en el año 1528: el 19 de abril de ese año dos italianos, Verrazano y Rucellai (o Rousselay), fletaron un navío en Fécamp, el *Nicolas* (o el *Flamengue*), y le dieron por destino las Indias[xl]. Este acto inició un periodo de armamentos regulares, ya que cien años más tarde, en 1628, al informarse Richelieu sobre el estado de los buques en construcción en Fécamp, supo que aún se encontraban allí doce medios pataches listos para largar amarras[xli].

Entre otros ejemplos de expediciones conducidas al otro lado del Atlántico, Nicolas Guimestre con su *Madeleine* estaba de regreso de Brasil y de la Tierra de los Caníbales en 1539[xlii]. En 1564, la monarquía española se quejó cuando a Fécamp llegaron oro, plata, cueros y cochinilla, considerando que esos productos habían sido robados a súbditos españoles[xliii]. En 1572, el *Georges* de Guillaume Jacques partió hacia Brasil[xliv], mientras que el capitán Matté

y la tripulación del *Foudre* caían en manos de la armada española y eran masacrados. A pesar de ese siniestro episodio, el *Jean* de Étienne Maze se hizo a la mar para Brasil unos meses más tarde, para luego regresar a Le Havre[xlv]. En 1574 el *Ourse* largaba amarras hacia Sierra Leona y Perú[xlvi], mientras que el capitán Roussel, también natural de Fécamp, hallándose en la isla de la Tortuga, acogía a los supervivientes del *Lion d'Or*[xlvii].

Pero los capitanes de Fécamp también armaban en otros puertos. En 1559 el *Épervier*, buque de Fécamp, abandonaba La Rochelle para unirse a la flota de guerra en las Indias del Perú[xlviii]. En 1570 el *Perle*, comandado por Pierre Signeuré, de Fécamp, se construyó en Le Havre[xlix]. En 1572, el capitán Maillart partió de La Rochelle con destino a las Islas Caníbales en una galeota de 40 toneladas maniobrada por cuarenta soldados y marineros[l].

A principios del s. XVII se seguía construyendo: en 1604 Jean Bence, a bordo del *Saint-Georges Catholique*, partió rumbo al Brasil y las islas del Perú[li] ; y en 1620 el capitán Thomas Hardy, que acababa de apresar un buque cargado de azúcar, se disponía a partir de nuevo hacia las zonas de barlovento[lii].

Los Cauquigny

En el siglo XVI un linaje de Fécamp estuvo particularmente ligado al mundo del filibusterismo: los Cauquigny. Su nombre aparece por vez primera en 1557: «El miércoles 5 de junio, en presencia de Jacques Dulot y Thomas Lepage, Jacques de Cavygny [Cauquigny], habitante de Fécamp, capitán de la marina del Rey, dueño del *Serpente*, de 200 toneladas, fleta el navío a Guillaume de Berry de Le Havre para un viaje a Brasil»[liii].

En 1574, a fin de contestar a una carta de represalias por cuenta de Claude Pacquelon, de Lyon, un Cauquigny armó en corso contra los portugueses el *Foudre*. La operación

reportó 27.386 libras de azúcar de São Tomé, valoradas en 4.107 libras y 18 soles[liv].

Una nueva generación de hombres del mar, representados por Jean de Cauquigny, prefirieron construir en Le Havre desde 1576. Jean encargó el *Salamandre*, navío de 350 toneladas con una dotación de ciento sesenta hombres, para una expedición de la que, de hecho, él era uno de los abastecedores. Junto a Jean de Granville, había de hacerse a la mar para «Cabo Verde, las Indias occidentales y otros lugares». ¿El armamento se retrasó por la escala en Conquet para conseguir munición y piezas de artillería para el *Foudre*? ¿Cauquigny prefirió hacerse con el apoyo de otros navíos, como el *Marie* del capitán Sieurin y una fragata tripulada por Étienne de Bris, sieur de Nepeville? En cualquier caso, fueron finalmente cuatro velas las que se hicieron a la mar en 1577, bajo la dirección del almirante Cauquigny. Jean Salomon, embarcado en el navío del capitán Sieurin, relató que en el camino hacia el Río de Oro apresaron dos carabelas de pescadores, a quienes quitaron la galleta. Fueron después a Guadalupe para hacer aguada y desde allí alcanzaron Margarita. Tras haberse unido a otros franceses, se fueron a Jamaica y apresaron dos navíos. Es evidente que la escuadra se separó en algún momento, pues no todos los navíos corrieron la misma suerte. Algún tiempo antes, Cauquigny había sido visto en las Canarias con siete navíos de Le Havre y de Dieppe. El general español Cristóbal de Eraso, sospechando que los filibusteros se dirigían hacia Margarita, tomó esa misma dirección y logró alcanzarlos en las proximidades del puerto de Margarita. Tras una desenfrenada persecución y un violento intercambio de artillería, el *Foudre* del capitán Granville echó a arder y explotó. Derrotados, los supervivientes franceses fueron colgados, con excepción de los jóvenes, a quienes se puso al servicio de la armada española[lv]. Después de ese

trágico viaje, Cauquigny armó en 1579 para Nicolas Gilles, maestre, el *Salamandre*, una nao portuguesa de 100 toneladas[lvi]. Parece ser que a partir de esa fecha, Cauquigny se consagró esencialmente a la construcción: en 1584, el *Marie*; en 1585, el *Joyeuse Marguerite* del capitan Guillaume de Berry; en 1586, el *Angélique* del capitán Louis Thuillier; en 1587 el *Lion* de Richard Lye; en 1595 el *Monstre Marin* del capitán Jean Croix. Ese mismo año fue nombrado gobernador de Fécamp.

Ruán y los puertos pequeños del Sena

Observando más de cerca los armamentos ruaneses podemos constatar que la mayor parte de ellos estaban destinados a expediciones hacia Guinea y Brasil. Se comprenden mejor esos viajes si se conoce la importancia de la madera para el funcionamiento de las industrias textiles ruanesas, en especial para la tintura de los tejidos. La escala en Guinea permitía traer también marfil, algunas especias y oro. Pero esos viajes se organizaban más en función de los imperativos de la recolección, el trueque y el comercio más que de los ligados al corso. De hecho, todo ello cobra sentido si recordamos que Ruán era un importante proveedor de telas para Sevilla y las Américas españolas. ¡De modo que sería suicida atacar a sus propios clientes!

Nuestros ruaneses no dieron mucho que hablar. Mencionemos de todos modos la desventura acaecida en 1531 a los navíos de Nicolas de La Chesnaye, Jean Legras, Pierre Moisi, Gilles de Froissis, Jean de Guines y Richad Fessart. Por requerimiento de Francisco I, influenciado por el almirante Chabot, que tal vez había sido sobornado por los portugueses, esos buques fueron arrestados para evitar que zarparan para Brasil. El argumento que se presentó era una falacia: comercio ilegal con los portugueses[lvii]. En cuanto se alzó esa prohibición de navegar a Brasil y a la costa de la Malagueta, nueve buques ruaneses se hicieron a la mar: el

Perrine, el *Madeleine*, el *Espérance*, el *François*, el *Marie-Fleurie*, el *Bonne Aventure*, el *Marye*, el *Loyse*[lviii] y otro más cuyo nombre se ha perdido.

Los puertos pequeños del valle del Sena realizaron algunos armamentos transatlánticos. Jumiège fletó en 1518 el *Martine* de Robert Cossart hacia Brasil. Quilleboeuf envió en 1544 a Nicolas le Marinier en el *Bonne Aventure* hacia Brasil, y otros buques con idéntico destino en 1574, 1604 y 1607. La Bouille mandó en 1541 a Guillaume Honzard en el *Perrine* y a Richard Buisson en el *Madeleine* hacia Guinea y Brasil. Vatteville armó en 1554 el *Catherine* y en 1573 el *Isabeau*, en ambos casos para Brasil.

Otros puertos pequeños normandos

Los demás puertos de las costas de la Mancha no dieron que hablar, pues no siempre poseían las infraestructuras para armar buques en corso. A menudo sus capitanes se veían obligados a preparar sus expediciones desde otros puertos más grandes.

Los casos son numerosos; citemos entre ellos al capitán Olivier Vasselin de Granville, que armó el *Autruche* para Brasil, seguramente en Ruán[lix].

En cuanto a los puertos de Calvados, los españoles mencionaron a Jean Carel, sieur des Préaux, que robó plata y cueros a bordo del *Émerillon*[lx]. Lo volvemos a encontrar en 1572 armando el *Espérance*[lxi]. En 1583, otro capitán de Touques, Jean du Verger, se preparaba en Le Havre para las islas del Perú[lxii]. El capitán Niennois du Tréport armó el *Fieux*, que acabó encallando en la costa no lejos de La Habana[lxiii]. Sumemos a esta lista Saint-Valéry-en-Caux, de donde era oriundo Paul Blondel, capitán del *Don de Dieu*, denunciado por los españoles por el robo de una fragata[lxiv]. Guillaume Michel también venía de ese puerto. A bordo del *Lièvre*, él y sus cuarenta y seis hombres fueron diezmados[lxv]. Quizás habría que añadir Caen, de donde era oriundo el

capitán Charles Bougard. En efecto, éste cruzó hacia Mona en 1593 y armó el *Perle* en 1611[lxvi].

Hacia 1570, una carta de Pedro de Aguilón informaba de que en Bayeux se estaban preparando catorce o quince navíos con destino a Perú.

Por último, no olvidemos a los marineros de Harfleur, a quienes el encenagamiento del puerto impidió proseguir una actividad marítima antaño importante: transfirieron sus armamentos a Le Havre. Citemos a los capitanes Mathieu Cornu, Thomas Aubéry y Jean Legendre, que armaron respectivamente el *Nicolas*, el *Fleur de Lis* y el *Espérance*[lxvii].

Los puertos vascos

Desde 1537 se avistaron en el Caribe cierto número de corsarios de San Juan de Luz[lxviii]. Pero fue en 1538 cuando se atestó verdaderamente la presencia de los vascos. Efectivamente, en ese año unos bayoneses trataron de adueñarse de dos naos en el puerto de Santiago de Cuba, para después robar un buque en La Habana[lxix]. Cuatro años más tarde, en 1542, la isla de Cubagua fue tomada al asalto por ochocientos corsarios de Bayona, conducidos por Juan Álvarez de Sevilla a bordo de cinco navíos y un patache. El 16 de julio estaban en el puerto de Santa Marta y el 24 de julio abandonaban Cartagena[lxx]. Al año siguiente, dos navíos vascos apresaron una carabela que salía del puerto de Santo Domingo[lxxi]. Por los archivos notariales bordeleses sabemos que en esa misma época el *Baptiste*, comandado por el capitán Estève Darrissague, nacido en San Juan de Luz, fue financiado y construido en el puerto antes de navegar hacia Guinea, Brasil y las islas del Perú.[lxxii]

La edad de oro de las flotas vascas

Hubo que esperar diez años más para volver a encontrar más datos sobre armamentos vascos. Una carta del 15 de mayo de 1553 arroja luz sobre una expedición guiada por

vascos. Esos corsarios hicieron presas en Lanzarote y en las Canarias, para después apresar una nao en las proximidades de Puerto Rico. En esa ocasión capturaron a Antonio Ramírez, tesorero de Charcas (Audiencia que cubría parte de los actuales territorios de Bolivia y Argentina) y a Alonso Pérez, regidor de Puerto Rico. Nuestros vascos llegaron después a San Germán, bajaron a tierra para saquear el pueblo, secuestraron a la mujer del lugarteniente que lo defendía y se llevaron los ornamentos de la iglesia, antes de que su capitán les hiciese volver a ponerlos en su sitio. Aun así, el botín ascendía a 15.000 pesos. Al llegar a Cuba apresaron una carabela estimada en 20.000 pesos, comandada por Miguel de la Borda, y se llevaron las tres naos que aseguraban el comercio local de la isla. En los puertos de Ocoa y Azúa, saquearon dos carabelas cargadas de cueros y azúcar. Una anécdota jugosa: el hermano del capitán de la expedición, un sacerdote, falleció; entonces, los filibusteros vascos hicieron un trato con el mayordomo del molino de azúcar de Ocoa para que se pudiera enterrar al difunto en la iglesia.

En 1553 en la Yaguana, a pesar de sus fortificaciones, seiscientos asaltantes oriundos de San Juan de Luz saquearon la ciudad durante veintiséis días. Sacaron más de 50.000 pesos y un buque perteneciente a Pedro Menéndez[lxxiii].

En 1557, San Juan de Luz estaba preparando navíos de guerra para atacar las Indias[lxxiv]. Al año siguiente, cuatro buques de Bayona, dos naos y dos pataches, saquearon Puerto Caballos en Honduras[lxxv]. Y en Cuba fue el capitán «Marticote» quien arremetió contra Santiago con cuatrocientos hombres, tras haber tomado Burbureta y Cartagena. Probablemente se trataba de Martycot de Chauchau, maestre del *Madeleine*, buque armado en San Juan de Luz[lxxvi].

Tras ese periodo de euforia en que las flotas vascas

sembraron el terror, especialmente en el Caribe, la fatalidad se abatió sobre ellas. El 12 de septiembre de 1559 las galeras de San Juan de Luz, de regreso de las Indias, sufrieron una terrible tempestad y naufragaron en su puerto de amarre[lxxvii]. Después de esta catástrofe, los vascos continuaron surcando el mar Caribe, desde luego, pero ya nunca volvió a formarse una escuadra vasca. No obstante, San Juan de Luz y Bayona continuaron armando navíos destinados al corso, pero para otros teatros de operaciones. Así, en 1572 nueve buques amarrados en el estuario de Gironda, en Burdeos, iban tripulados por marinos de San Juan de Luz que se dirigían a Brouage, donde se estaba reuniendo una flota[lxxviii].

Burdeos y la Gascuña

Los marinos oriundos de la Gascuña se mencionan al menos en tres ocasiones en los archivos: en 1537 se asociaron a unos genoveses para el ataque a la Yaguana, y después en el curso de la captura de una nao cargada con 30.000 pesos[lxxix] ; hacia 1540-1550 se reseña la presencia en el Caribe de la tripulación de Menjouyn de la Cabane, compuesta de gascones y bordeleses; en 1570 otros gascones participaron en una expedición punitiva contra los españoles de Florida, a las órdenes de Dominique de Gourgues, capitán gascón.

Burdeos tomó parte activa en las campañas nacionales de construcción de naves para los conflictos europeos o las aventuras de ultramar; citemos la expedición a Florida en 1576[lxxx] y el fiasco de la flota comandada por Strozzi, que fue derrotada en las Azores por la armada española del marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán[lxxxi]. No obstante, únicamente el armamento del *Foudre* en 1579 y la captura de las naves almiranta y capitana de la flota de Honduras en 1603 por «Buxar», capitán bordelés[lxxxii], están relacionadas directamente con las operaciones de corso. Señalemos que en 1576 ocho navíos bordeleses atacaron a unos buques

españoles de regreso de las Indias.

La Rochelle

La actividad del puerto de La Rochelle fue más o menos continua durante todo el siglo xvi. Después de la primera expedición rochelesa conocida, en 1528, guiada por el piloto portugués Diego Ingenios, los armamentos se repartieron entre Brasil y el Caribe.

En lo tocante a Brasil, mencionemos varias operaciones. En 1550 un comerciante, Diego de Camón, informó a las autoridades españolas de que un buque rochelés había partido para Brasil[lxxxiii]. En 1554 la queja de los cónsules de Lyon que ya hemos mencionado más arriba apuntaba prioritariamente a los puertos normandos, pero señalaba también La Rochelle. En 1562 el rochelés Gargoulleau envió al *Aigle* para Brasil[lxxxiv]. Hubo que esperar hasta 1581 para encontrar rastros de otra operación a Brasil[lxxxv]. El mismo año otra expedición rochelesa acabó antes de tiempo cuando, traicionados por sus intérpretes, los marinos fueron atacados por los portugueses en Paraiba[lxxxvi]. Citemos también la trágica aventura, en 1587, del capitán Poidemil de Soson, en Saintonge, y de su tripulación de seiscientos hombres, que fueron capturados y ahorcados por los portugueses que defendían las costas brasileñas. Idéntico tratamiento le fue reservado al capitán Elisée Goribaut de La Tremblade y a los setenta y cinco tripulantes del *Saige*[lxxxvii]. En febrero de 1594 el *Espérance*, perteneciente a Guitton y a De Beaulieu, salía del puerto en dirección a «Cadeloup y el Brasyl»[lxxxviii]. Por último, al año siguiente se organizó un ataque a Bahía. Reuniendo varios buques de La Rochelle, los corsarios saquearon el fuerte de Arguin, pero después los dispersó una tempestad y fueron apresados por los portugueses[lxxxix].

El interés de La Rochelle por Brasil no cesó nunca, ya que en 1614 treinta y cinco buques «piratas» aparejaban para las

Indias y Brasil[xc].

En el Caribe

Si bien Brasil era el destino privilegiado de los corsarios rocheleses, el Caribe figuraba también en su libro de viajes de corso. La lista de operaciones de este tipo es impresionante. Citemos, a título de ejemplo, los viajes del capitán Jean Alfonse en 1548, los del capitán Mesmin en 1556 y los de los buques *Bonne-Aventure* y *Épervier* en 1559. Desde 1563, el número de armamentos aumentó por motivo de la atracción que ejercía la Florida hugonote. En 1570, Jacques de Sores y el capitán Gilles de Saint-Jean-d'Angély hicieron construir seis navíos[xci]. En 1572, el *Comtesse-Testue* de René de Laudonnière vino a aparejar a La Rochelle; el mismo año el capitán Maillart, de Fécamp, salía a corso desde ese puerto. En 1578 Juan de Vargas Mejía, embajador español en París, escribía que una flota bien pertrechada estaba a punto de partir de La Rochelle, y que dos naos españolas acababan de ser apresadas, una de Puerto Rico y otra de Santo Domingo. Explicaba después, decepcionado, que un comerciante español había venido en vano a París para tratar de recuperar su dinero, ¡pues «ir por lo legal no sirve de nada»![xcii] En 1580 dos navíos ingleses cruzaron siguiendo la misma ruta que dos buques rocheleses que iban a Perú. En las costas de Madeira, estos últimos les saltaron al abordaje y los desvalijaron. En 1580 el capitán rochelés «Gilberto Gil» (sin duda, Gilbert Gilles) intentó de nuevo establecerse en Florida[xciii]. En 1597 unos flamencos de La Rochelle, Pieter Jansen Hoost, Gédéon de la Planche, François de Moucheron, Gérard de Van Lo y François Lallemant, hicieron construir el *Ange-Gabriel* en Flessingue y lo enviaron hacia Margarita. No regresó jamás[xciv].

Los rocheleses siguieron dando que hablar en el Caribe. En 1614, Clément d'Urfé, con el *Don-de-Dieu* tripulado por ciento veinte hombres, hizo algunas presas por Terceira en

las Azores y en la costa de Campeche[xcv]. El mismo año Salier apresó un buque en las inmediaciones de la isla de Cuervos. El 17 de diciembre siguiente, Jean Mareaux, capitán, recibía autorización para partir con su barco, «el *Lyon* de la flota de la isla de Ré para traficar amistosamente con los habitantes de Cabo Blanco, Cabo Verde, Cassel, Guinea, Maniconque, Río de la Plata, Brasil, Cuba, Santo Domingo y otros lugares, y defenderse contra aquellos que quisieran causarle perjuicio o impedírselo injustamente»[xcvi].

Brouage

Este recorrido por los puertos del Ponant que participaron en la gran aventura del filibusterismo no sería completo si no nos detuviéramos en Brouage, un puerto hoy en día desaparecido del que no subsiste más que una asombrosa fortificación en pleno campo, a seis kilómetros de Marennes. Por su proximidad con La Rochelle, Brouage apareció pronto asociado a sus actividades.

Según el interrogatorio a un corsario francés capturado en 1552 por el general español Cosme Farfán, unos comerciantes de Marennes habrían armado navíos en Brouage ya en esa época. Mucho más tarde, en 1570, se reseña igualmente el armamento de seis navíos por Jacques de Sores en La Rochelle y en Brouage[xcvii], un reparto de tareas que se repetirá en 1571 en la construcción de los buques para una expedición a Florida[xcviii]. Una prueba concreta de la actividad del pequeño puerto es que en 1578 el gobernador de Brouage, Lansac, vendió por 18.000 ducados los navíos que habían pertenecido al maestre Alonso López Escamilla, de Santo Domingo, y Diego del Villar, de Puerto Rico[xcix]. En 1582, algunos buques de una expedición punitiva contra las Azores fueron armados en Brouage[c], mientras que los supervivientes del *Lion*, que naufragó en la isla de la Tortuga, eran repatriados allí por el capitan Roussel.

La tradición marítima de los puertos y marineros bretones es evidente. Desde 1508, esos audaces navegantes desarrollaron la pesca en los bancos de Terranova. Los puertos bretones contribuyeron igualmente a armamentos ligados a operaciones oficiales. Citemos, por un lado, el lugar que ocuparon los buques de Saint-Malo en la colonización de Canadá, dirigidos por Jacques Cartier y de Roberval a partir de 1534. Por otro lado, recordemos el armamento en Saint-Malo en 1570, 1572 y 1576 de varias unidades de la flota que colonizó Florida. Aunque tampoco se debe subestimar la actividad de los puertos bretones hacia la América tropical, en particular en el siglo xvi. Efectivamente, las gentes de Saint-Malo se interesaron muy pronto en los tesoros brasileños. La declaración de Paumier de Gonneville sobre «los de Dieppe, Saint-Malo y otros normandos y bretones [que] van en busca de madera de teñir de rojo, algodón, monas y loros» confirma la existencia de armamentos bretones durante la primera parte del siglo xvi.

Sigamos las aventuras –no siempre felices– de algunos marineros bretones. En 1527, los portugueses echaron a pique tres buques de Saint-Pol-de-Léon en la bahía de Todos los Santos[ci]. Al año siguiente, la tripulación de otros tres navíos bretones era masacrada por los portugueses[cii]. Al otro año, unos comerciantes de Saint-Pol-de-Léon se quejaron del saqueo y los malos tratos infligidos por los portugueses instalados en Brasil, y solicitaron a Francisco I que intercediera ante la corona portuguesa. Reivindicaban, de hecho, el descubrimiento de parte de las tierras brasileñas, un descubrimiento usurpado por los portugueses[ciii]. Fue una época afortunada para los comerciantes aventureros, ahora que sabemos que los bretones proyectaron fundar dos colonias, una en el Río de la Plata y otra en Brasil, incluso si

el proyecto no llegó a buen término.

A partir de 1545, no parece que se encargase ninguna otra expedición. Ciertamente, hay lagunas en las fuentes, o incluso éstas son inexistentes, al haberse quemado los archivos portugueses de la Casa de Guiné y desaparecido los de los almirantazgos de los puertos bretones. A pesar de que los españoles denunciaran que Le Croisic era una guarida de corsarios, parece ser que en realidad el corso bretón fue modesto. La única mención de tal actividad data de 1625: una carta española denuncia entonces la presencia de filibusteros bretones en el archipiélago de Saintes[civ].

Pero, en cambio, muchos fueron los marineros bretones enrolados a título individual en operaciones de corso. Mencionemos como ejemplo el buque que partió de Le Havre para Florida, apresado en Santo Domingo en 1564 y cuya tripulación estaba compuesta en gran parte por naturales de Le Croisic.

Nota

◆ Nombre que se daba a la actual Costa de Marfil. (N. de la T.)

Capítulo XII

Ponanteses y filibusteros

Grosso modo, una expedición filibustera asociaba a dos personajes diferentes: el marinero y el soldado. En la mayoría de las expediciones que partían de nuestras costas, los capitanes, a menudo pertenecientes a la pequeña nobleza, eran naturales del Ponant. Una ordenanza de 1566 declaraba al respecto que el comercio marítimo, y por extensión el corso y el filibusterismo, no conllevaba derogación de la nobleza y permitía «adquirir bienes sin contravenir el honor». Nobles –o, llegado el caso, miembros de la rica burguesía protestante–, esos marinos tenían tendencia a formar a sus hijos en el oficio desde muy jóvenes.

Por el contrario, los soldados que subían a bordo de los navíos armados en corso podían proceder de cualquier región francesa. Basémonos en el relato del «anónimo de Carpentras», de quien ya hemos hablado y que era parisino, él mismo. Entre sus camaradas filibusteros, Peutane venía del Languedoc, Pierre Ponet de París, Chantgaillard del Dauphiné, Le Truc había nacido en Uzès y Clermont cerca de Amboise. De extracción con frecuencia humilde, esos soldados casi nunca tenían título de nobleza, ni siquiera sus jefes.

La galería de retratos de estos aventureros del Ponant, que desafiaron los océanos y la muerte, está incompleta, a la fuerza. Hemos escogido recordar los capitanes más

emblemáticos de esa época, aquellos cuya memoria ha conservado el tiempo, a sabiendas de que hubieran podido ser más numerosos si muchos de ellos no hubieran desaparecido con su barco, devorado por las llamas o engullido por la tormenta, llevándose consigo su secreto. Vivos o desaparecidos, siempre tendremos presente que estos capitanes no hubieran podido escribir su epopeya de no ser por la ayuda de los subalternos.

Sin orden cronológico ni alfabético, la lista de semblanzas no pretende destacar a un hombre más valiente o más cruel que otros. Sus cualidades, sus defectos, su audacia, su codicia o sus fallos cristalizaban en un sueño universal: ¡la aventura!

René de Laudonnière

Al margen de algunas pequeñas operaciones de corso, René de Laudonnière fue uno de los actores principales de la colonización francesa de Florida. El 22 de abril de 1564 partió de Le Havre con tres navíos, trescientos hombres y los hermanos Michel y Thomas Le Vasseur como pilotos. Después de una escala movida en la Dominica, donde la intrusión de algunos franceses en los jardines de los indios caribes provocó la ira de éstos, llegó a Florida[i]. En 1571 aparejó de nuevo el *Comtesse-Testue*, buque de 120 toneladas, para una expedición hacia Florida. Con otros cuatro inversores, los «abastecedores», nombró al capitán parisino Pierre Maillart para tomar el mando de su navío. Al año siguiente, fue en La Rochelle donde aparejó el mismo navío, del que se había convertido en propietario y capitán[ii]. Nos ha dejado un rico testimonio de dichos viajes, la *Histoire notable de la Floride située es Indes occidentales.*

Jean Bontemps

Al igual que Laudonnière, el primer crucero de Jean Bontemps fue particularmente movido. En 1564, apenas llegado al mar Caribe con su *Royale*, habría estado dos días luchando con los indios caribes de Granada, que le

rechazaban la aguada, sin duda tomándolo por un capitán español[iii]. Después perdió dos de sus barcos, el *Jeanette* y el *Espoir*, en un combate en la costa de Santo Domingo[iv]. Los miembros de la tripulación, capturados por los españoles, fueron «ahorcados y estrangulados con excepción de los más jóvenes, a quienes se echó a galeras, y de los que mandaban, que fueron colgados por las partes pudendas»[v].

En 1565 gobernaba dos buques, el *Levrette* y el *Dragon*, armados en Ruán por los comerciantes Paviot y Moucheron[vi]. Echó el ancla en Río de la Hacha el 8 de mayo de 1567. Tras haber amenazado con saquearla si no obtenía una licencia que le autorizase a comerciar a lo largo de las costas, sus doscientos hombres destrozaron la ciudad[vii].

La fortuna le sonrió de nuevo al año siguiente. Habiendo llegado con cuatro buques cargados de esclavos negros a Margarita y Santo Domingo, volvió a partir con 57 marcos de oro (14 kilos), 287 marcos de plata, 152 marcos de perlas y un importante cargamento de cuero[viii]. Los intercambios se habían realizado ya fuera por medio del comercio intérlope, ya fuera a través de operaciones de corso. A la ida, a pocas leguas de Canarias, habría abordado una urca holandesa de la que habría tomado cuatro piezas de artillería, aceite y vino[ix]. Hasta 1570 no volvemos a oír hablar de Jean Bontemps. En Margarita y Santo Domingo se hizo con 9.000 cueros, 14 libras de oro y varios barriles de cañafístula. Unos meses más tarde perdió la vida tratando de obligar a las islas de Curaçao y Bonaire a aceptar intercambios comerciales. Al impedirle emplear armas de fuego la lluvia tropical, no pudo resistir un contraataque español apoyado por arqueros indios.

Cacheux

Rumbo a las Indias en 1570, Cacheux hizo escala en Lanzarote, en las Canarias, donde mandó recoger madera y cazar algunas cabras. Al llegar a la Gomera, apresó una

carabela a la que despojó de todos sus pertrechos. Después, en las costas de Cabo Blanco, dio cuenta de otra carabela, confiscando su barca, sus cueros y sus víveres. Siguiendo rumbo a las Indias, Cacheux se apoderó de un buque en el que había ciento cincuenta esclavos. Furioso por el combate, mandó desnudar y azotar a ocho o diez prisioneros españoles y portugueses. En aguas de Margarita, el 8 de julio, dio cuenta de otro navío[x].

La talentosa familia Le Testu

Guillaume Le Testu, nacido probablemente en 1521, realizó su primera gran expedición en 1551. Por orden del rey de Francia Enrique II, ese hidrógrafo de Le Havre partió de Dieppe para reconocer las costas brasileñas. En 1555 acompañó a Villegagnon en calidad de piloto, rumbo a Brasil. Su obra cartográfica, la *Cosmogonía Universal*, apareció de hecho al año siguiente. A principios de 1570 los españoles lo hicieron prisionero y lo enviaron a Flandes. La paz entre Francia y España le permitió obtener la gracia. De vuelta al Ponant, Bontemps, que estaba aparejando tres navíos en Le Havre, le propuso capitanear uno de ellos, el *Comtesse-Testue*. La expedición fue un éxito, y en junio de 1571 Guillaume volvía a Le Havre con seis mil cueros de Perú, entre 35 y 40 libras de oro, algunos barriles de cañafístula, tres cañones de bronce y un barco pequeño de 40 a 45 toneladas, que fue vendido el 4 de enero de 1572. Tanto trabajo en balde: el agente principal del embajador español en París, Juan de Olaeguí, mandó confiscarlo todo, con excepción del oro que Le Testu había ocultado. En su defensa dijo que le habían vendido ese cargamento. Murió un año más tarde en el curso de una expedición a Darién conducida por Drake, tratando de echarle el guante al convoy de mulas que transportaba la plata de las minas de Perú.

Entre 1572 y 1615, Girard Le Testu, probablemente uno de

los hijos de Guillaume, se embarcó ocho veces para el Caribe y una vez para una carrera mixta Brasil-Caribe. Armó y capitaneó el *Mignonne* en 1572, el *Signe* en 1573 (55 toneladas), el *Dragon* en 1576 (160 toneladas), el *François* en 1581 (160 toneladas) y el *Charles* en 1583 (250 toneladas).

Veinte años después, en 1603, Girard Le Testu retomó los armamentos. No obstante, resulta difícil determinar si se trata del mismo hombre o de un miembro de su familia. Sea como fuere, los armamentos fueron más modestos: el *Suzanne* (120 toneladas) partió en 1603, el *François* (100 toneladas) en 1609 y 1611, y el *Saint-Pierre* en 1615.

Antoine Marc

Conocemos al menos dos presas realizadas por el capitán Antoine Marc, que en 1573 armó el *Dragon* (200 toneladas) y en 1575 el *Lézarde* (80 toneladas). En mayo de 1575, en una ensenada de Santo Domingo, los filibusteros se repartieron dos presas, la primera de ellas capturada en Jamaica y la segunda en Montechristi[xi].

Por otra parte, en 1577 las autoridades cubanas identificaron a tres filibusteros emboscados en el cabo de la Cruz: «Guillermo, Marques, Artus Matacras». Ese «Marques» tal vez sea Antoine Marc, a bordo del *Lézarde*[xii]. Es mencionado de nuevo en 1585. Narrando sus servicios, un soldado con base en Jamaica decía haber defendido la ciudad contra los asaltos de los capitanes «Marques, Eslot y Campaña»[xiii].

Nepeville

Nepeville, a quien los corsarios de Le Havre se encontraron en 1569 en la isla de Baru, en las proximidades de Cartagena, era un capitán ruanés. Después del saqueo de Tolu con un centenar de hombres, apresó en Santa Marta la urca de Núñez de Triana, miembro de la armada de Pedro Menéndez, con más de 100.000 ducados.

Unos años más tarde, a consecuencia del naufragio de cinco navíos de Le Havre, el capitán Jean «Hernao» fue reemplazado por el capitán «Benevila», que podría ser en realidad Nepeville[xiv]. Encontramos una alusión a Nepeville en los archivos notariales de Le Havre, en 1572. Es mencionado entonces como escudero, «capitán de marina», aparejando el *Jacques*, un buque de 200 toneladas, con destino a Brasil. En 1575 volvió a partir en el mismo barco con destino a Brasil y las islas del Perú[xv]. Por último, en 1577, como hemos mencionado más arriba, formó parte de la flota reunida por Cauquigny[xvi]. Nepeville tripulaba entonces una fragata armada por el gobernador de Le Havre. Se encontraron con otros corsarios y fueron juntos a la isla de Jamaica.

Si bien Nepeville era ruanés, no aparejó jamás en su ciudad. Lo mismo ocurrió con el segundo gran capitán ruanés, Laurent Anquetil.

Laurent Anquetil

La primera vez que Laurent Anquetil aparece mencionado es el 8 de enero de 1581. Estaba entonces de regreso a Le Havre con su *Licorne*. En el curso del mismo año, asociado a Étienne de Bris, aparejó de nuevo ese buque y embarcó a setenta hombres. Un año después, los españoles denunciaban a ese «Lorenzo» que acababa de robar un negrero de Sevilla en Cabo Verde. También tomó al abordaje una embarcación que unía las islas de Saona y Margarita, y encontró a bordo al provincial* y algunos esclavos. Al llegar a Margarita, Anquetil se adueñó de once cajas de azúcar y de cueros[xvii]. En 1583, realizó dos armamentos sucesivos con el *Licorne*, del que Nepeville era no sólo el propietario sino también el abastecedor[xviii]. Por culpa de un huracán se refugió en Montechristi y trocó ciento cincuenta esclavos negros a cambio de cueros. Después, en compañía del capitán Haquet, permaneció cuatro meses en el puerto de

Vargas[xix]. De vuelta a Francia, preparó el *Lion* y reclutó a doscientos hombres[xx].

Los negreros españoles Álvaro Méndez de Castro y Diego Hernández Lamago hicieron una declaración que nos ilustra algo más sobre este personaje. Afirmaron que durante el mes de octubre de 1585 el *San Pedro*, comandado por el capitán Juan Núñez, fue atacado mientras «hacía negocios» en el río Santo Domingo, en Guinea. Por descontado, Anquetil era el comandante de ese ataque. Tomó los esclavos, la artillería y las velas, y cambió el casco por más esclavos. Después robó otros barcos y partió hacia la parte norte de Santo Domingo; sin embargo, los esclavos estaban marcados al hierro, y al ser fácilmente reconocibles fueron difíciles de vender[xxi].

Jean Alphonse de Saintonge

Jean Alphonse de Saintonge, autor de una cosmografía inspirada en fuentes portuguesas[xxii], atacó en octubre de 1543 Las Palmas, en las Canarias, a bordo del *Colette* y en compañía del *Madeleine*, de los capitanes Martin Dagorrecte y Martycot de Chauchau[xxiii]. En 1548 apresó el *Concepción y Espíritu Santo* de Pérez Granillo[xxiv], y el buque de Miguel de Banda que navegaba hacia Santo Domingo[xxv]. Después partió a una expedición hacia el cabo Saint-Vincent, durante la cual apresó doce navíos enemigos, pero fue atacado por Pedro Menéndez de Avilés y murió de las heridas. Su hijo, Antoine Alphonse, tomó el relevo en el filibusterismo. Después de un viaje a Brasil, partió con una treintena de compañeros armados hasta los dientes hacia el cabo de Finisterrre, en busca del buque de su padre[xxvi], pero resultó muerto, algo más tarde, durante el ataque a Santa Cruz de Tenerife[xxvii].

Menjouyn de la Cabane

Oriundo de Cap Breton, Menjouyn de la Cabane logró convencer a unos comerciantes bordeleses para que le aparejasen y aprovisionasen el *Sacre d'Avert*[xxviii]. Tras zarpar

originariamente para Guinea y Brasil, en realidad se fue al Caribe, convirtiéndose en el primer francés que hizo escala en las Pequeñas Antillas (1549). Entonces robó dos barcos españoles, arrojando al mar a la tripulación y conservando únicamente al contramaestre como piloto[xxix]. Después saqueó Puerto Plata y obtuvo un rescate. Pero «del tercio de las presas repartidas entre la tripulación, sólo le quedaban algo más de 2.000 escudos, sobre los que el lugarteniente del almirantazgo ejecutó un embargo. Mas el gascón explicó tan bien el asunto que el rey le absolvió»[xxx].

François Leclerc, llamado «Patapalo»

Nacido en Normandía, en Saint-Vaast-la-Hougue, cercano al almirante Coligny, recibió un título nobiliario de Enrique II. Su vida fue una sucesión de periplos y aventuras más o menos gloriosas. En 1553 comandó la expedición a las islas del Perú. A bordo del *Claude*, dirigía entonces la escuadra real compuesta del *Espérance*, el *Aventureux*, otros tres buques y cuatro pataches: en total ochocientos hombres. El 8 de diciembre cruzaba por las Canarias[xxxi], y en marzo navegaba hacia Puerto Rico, Mona y Saona; el 29 de abril robó un cargamento de cuero y zarzaparrilla* en la Yaguana. Al año siguiente, secundado por Jacques de Sores, saqueó Santiago y destruyó La Habana[xxxii].

Absorto en los asuntos interiores franceses, no volvió a cruzar el Atlántico hasta 1566. Tras hacerse con unos esclavos negros en las islas de Cabo Verde, habría raptado a unos indios caribes con uno de sus cautivos, un español. Después le habría vendido los prisioneros y los esclavos al gobernador de Puerto Rico[xxxiii].

Jacques de Sores

Jacques de Sores, el segundo de a bordo de «Patapalo», se impuso como uno de los grandes actores del filibusterismo francés en la segunda mitad del siglo XVI. Nativo de Eu, en Normandía, pero al servicio de La Rochelle, sembró el terror

en el Caribe. En abril de 1555 asoló Burbureta e incendió Margarita[xxxiv]. El 14 de julio arrasó La Habana al grito de «¡Francia, Francia!» y pasó por las armas a treinta prisioneros que habían tratado de evadirse[xxxv]. En agosto, incendió Santa Marta[xxxvi] antes de poner rumbo de vuelta a Dieppe. Hay que señalar que su teniente, Jean du Plan, fue el primer francés que atacó Honduras: saqueó Puerto Caballos en 1558. Volvemos a encontrar a Jacques de Sores en 1565, cuando tomó al abordaje el *Santiago* desde su galeón, el *Prince*.

Lo más llamativo al acercarse a la epopeya de Jacques de Sores es la reputación de crueldad que lo precedía adonde quiera que fuese. Así, en 1568, los habitantes de Burbureta derramaron 1.000 pesos para que respetase su ciudad. Hicieron bien, pues esa reputación era bien merecida. El 15 de julio de 1570, al abordar un buque portugués de la flota de Luis de Vasconcellos, mataron a su sobrino. Furioso, mandó arrojar al mar a los misioneros jesuitas que se hallaban a bordo, después de haber mutilado a algunos de ellos[xxxvii].

Guillaume Mesmin

Guillaume Mesmin es conocido inicialmente por el testimonio del capitán Bruneau de Rivedoux: «En el mes de marzo del año 1556 partió del remanso de La Rochelle un bajel de guerra que desplazaba alrededor de 100 toneladas, junto a un patache que desplazaba 25 toneladas, tripulados por ciento cincuenta hombres, tanto soldados como marineros, y comandados por un capitán de la marina hijo de La Rochelle, de nombre capitán Mesmin.»

Otra fuente nos dice que, a pesar de ser normando, vivía en La Rochelle, y luego describe una de sus presas: «Entre otras presas, tomaron un bajel de ciento veinte o ciento cuarenta toneladas perteneciente a los españoles, cargado de azúcar y cueros, el cual abordaron y apresaron; y,

contentándose con ese botín para su viaje, junto a lo que habían podido beneficiarse en las islas en las que habían estado, retomaron el camino hacia Francia, felices de haber hecho tan afortunado encuentro, en vista de que el dicho bajel estaba estimado en 10.000 ducados»[xxxviii]. Pero perdió uno de sus navíos, y, al igual que Jacques de Sores, Mesmin no era un blando: «Tras percatarse de las dificultades que habrían de pasar en su buque de guerra hacia Francia, con las pocas provisiones que tenían, concluyó finalmente que era mejor que perecieran cuarenta y cinco hombres antes que todos.» Tras tomar estas «buenas medidas», Mesmin puso vela hacia Francia. A pesar de otras traiciones posteriores[xxxix], Guillaume lograría morir tranquilamente en su cama, con algo más de sesenta años, cerca de La Rochelle.

Jean Haquet

Cerremos nuestra galería de retratos de los filibusteros ponanteses con el de Jean Haquet. Hijo de Robert Haquet, lugarteniente del bailío de Caux, ese normando dejó Honfleur a la edad de veinticinco años. Fue a Sierra Leona y a las Indias del Perú, donde fue visto en 1575 en el *Salamandre*[xl]. ¿Fue agente español, en algún momento? Porque de regreso de las Indias asaltó el *Foudre*, buque francés, y su nombre apareció en una lista de informadores que daban razón a Madrid de los corsarios franceses que cruzaban a América[xli]. Al año siguiente, volvió a poner rumbo a Perú. Después se reseñó su presencia en Cuba, donde habría robado dos buques con un rico cargamento. Una campaña fructífera y ahí lo tenemos, en 1578, a la cabeza del *Diane* y con una tripulación de noventa hombres. Probablemente involucrado en el comercio negrero, lo encontramos de nuevo en Puerto Rico, donde trataba de trocar esclavos por mercancías[xlii]. Pero la fortuna es caprichosa, sobre todo en el mar, y después de haber comerciado en el puerto de Vargas[xliii], fue capturado y

ejecutado. Tenía treinta y tres años.

Junto a estas personalidades emblemáticas, ciertos capitanes escaparon al olvido gracias a la dimensión trágica de sus aventuras, recogidas en las *Remontrances*. Es el caso del capitán Bourgoing, a quien mataron junto a su tripulación en 1568, después de diez días de trueques en Margarita[xliv], y del capitán Jean le François y los cuarenta y cinco hombres de su *Goilant*. En 1582 el capitán Richard, comandante del *Basque*, y el capitán Jean Guerrard, así como cuarenta y seis hombres de su tripulación, fueron ejecutados por los españoles. La misma suerte aguardaba en 1586 a Robert Colette y los sesenta y siete hombres de la tripulación del *Joly*[xlv].

Capítulo XIII

Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur

Las bases caribeñas del filibusterismo

Los puertos de embarque del Ponant para operaciones de corso fueron numerosos. Y por el lado del filibusterismo caribeño, para los franceses lo primero fue Basse-Terre, en la isla de San Cristóbal. Después Basse-Terre en la isla de la Tortuga, abandonado en breve en provecho de Petit-Goâve en Santo Domingo, y finalmente Port-Royal de Jamaica, para los ingleses y algunos franceses.

Petit-Goâve

«Petit Gouave se halla a cuatro leguas al oeste de Grand Gouave; tiene unos sesenta habitantes y no puede tener más. Hay unos doscientos hombres incluyendo cazadores y voluntarios; el viento es el peor de la isla y la tierra igual. Hay un puerto muy bueno y un pueblo de unas sesenta casas de las que más de la mitad están abandonadas. En todas esas zonas hay poca obediencia y ninguna disciplina: es el espíritu de esa colonia, que tiende a pensar que por haberse establecido por sí misma, sin la ayuda del rey, debe ser tratada de un modo enteramente distinto a las demás. En cuanto a la falta de disciplina militar, es que los comandantes, al no haberla conocido, la han descuidado completamente; se reúnen muchas milicias, pero no se ha hecho nunca adiestramiento»[i]. Así era Petit-Goâve en 1691. En esa época, el gobernador general de las Antillas, Blénac,

era el único habilitado para conceder patentes válidas en el conjunto del Caribe. Pero las autoridades de la isla de Sainte-Croix y de Cayenne, en la Guyana, también concedían comisiones. E indefectiblemente Blénac llamaba al orden a los gobernadores que se tomaban semejantes licencias. De hecho, quería mantener el poder de hacer aplicar la política real en la región. Los filibusteros estaban obligados a presentarse regularmente en el puerto donde residía el gobernador para obtener o renovar sus patentes y para la adjudicación de sus presas. Aprovechaban para distraerse en las tabernas, mientras que sus capitanes debían sobre todo reclutar hombres y aprovisionarse. Los precios de los comerciantes franceses y especialmente los de la Compañía de las Indias vigentes por entonces eran elevados respecto a los que se fijaban en Port-Royal (Jamaica), en Saint-Thomas, en Curaçao o en Nueva Inglaterra. De manera que en tiempos de paz con los ingleses, los filibusteros iban allí a procurarse los productos necesarios para una expedición: comida, ropa y herrajes. De hecho, normalmente completaban sus compras con partidas de caza en las sabanas de Cuba y Santo Domingo y a veces con razias contra las granjas de Tierra Firme o de las islas.

Port-Royal de Jamaica

En ese final del siglo XVII, Port-Royal, en Jamaica, era la gran rival inglesa de Petit-Goâve: «Port-Royal está al final de esa larga lengua de tierra que forma el puerto: no ha habido nunca otro mejor ni más cómodo; lo gobierna uno de los castillos más poderosos que tiene en América el rey de Inglaterra, en el que hay una buena batería de sesenta piezas de artillería. El puerto está cerrado naturalmente por una lengua de tierra que se extiende doce millas hacia el sudeste; el gran río que pasa por Los Ángelos y por San Iago desemboca en dicho puerto. Se hace aguada gustosamente en ese río, y también se hace tanta provisión de madera

como se desee. El puerto tiene dos o tres leguas de ancho casi por todas partes, de modo que el anclaje es bueno en todo él, y la profundidad es tal que una nave de 1.000 toneladas puede atracar en la orilla, echar la planchada a tierra y cargar y descargar sin más ceremonia. Ese es el motivo de que los bajeles de guerra y los mercantes prefieran ese puerto a todos los de la isla. Y la misma consideración atrae a muchos comerciantes, taberneros, cerveceros y muchos almacenes: pues es el lugar donde más comercio se hace de toda la región. Puede tener alrededor de ochocientas casas, y unas doce millas y media de largo; en Londres las casas no son más caras que en Port-Royal. Sin embargo, la situación no es buena y resulta bastante incómoda, pues no hay tierras ni madera ni agua dulce, no hay otra cosa que arena caliente y seca, y el gran número de extranjeros y de habitantes o colonos que llegan allí desde todas partes para sus asuntos y negocios, de los que ese puerto es el centro, hace que todas las cosas sean extremadamente caras»[ii]. Aunque nuestro narrador reconocía las cualidades de ese puerto, se rebelaba contra el coste de la vida, que le parecía exorbitante. Recordemos, de todos modos, que este testigo es inglés, y que a los filibusteros franceses, acostumbrados a los precios prohibitivos que empleaba la Compañía, no parecía que les sublevasen las tarifas en vigor.

Basse-Terre en San Cristóbal

En comparación con sus dos grandes competidores, el puerto francés de Basse-Terre, en la isla de San Cristóbal, parecía mucho más atractivo, al menos en 1684: «Basse-Terre es una ciudad agradable; los franceses, además de los habitantes que tienen repartidos por sus comarcas, tienen en Basse-Terre, cerca del puerto donde vienen a fondear los barcos, una ciudad o villa de bastante consideración: las casas están bien construidas, todas de ladrillo y piedra

tallada y con buen armazón. Los comerciantes tienen allí sus almacenes, hay mucho comercio para la zona, y no falta nada de lo que es útil para la vida. Les traen de Europa cosas para el vestido, algunas para la alimentación, los utensilios e instrumentos necesarios para el hogar y la agricultura. Todo ello a cambio de los productos y comodidades de la isla. En el mismo lugar hay una iglesia grande y bonita, y una corte de justicia o ayuntamiento; un hospital muy bello, que fue construido por el gobernador para los pobres que no tienen con qué curarse en sus casas: el hospital tiene sus médicos, farmacéuticos y cirujanos. Y por último hay un castillo soberbio que emplea el gobernador como residencia; el lugar es muy hermoso, al pie de una alta montaña muy cerca del mar. Hay bonitos patios, hermosas avenidas y jardines con bonitas vistas»[iii].

Además de esos puertos, casi oficiales, los filibusteros empleaban igualmente algunas bases secundarias desde las que lanzaban sus expediciones. Mencionemos las Caimitas, al oeste de Santo Domingo. En realidad se trataba de un campamento de filibusteros que, instalados frente a la gran isla, iban allí a aprovisionarse de carne y a dejar sus presas.

Mencionemos también el fondeadero de Saintes, o el de la isla de Providencia (Santa Catalina), colonizada por los ingleses, que fue frecuentada por un filibustero francés según un testimonio de 1640[iv].

Por supuesto, hay que añadir los asentamientos franceses o ingleses fruto de iniciativas privadas, que los españoles aplastaron rápidamente. Señalemos la implantación inglesa en la punta de la Galera, en Trinidad, arrasada en 1636[v]. Por último, no olvidemos las minúsculas colonias instaladas en la cadena de las Pequeñas Antillas, en la isla de la Dominica o de Granada, cuya supervivencia dependía de la buena voluntad de las autoridades española, francesa e inglesa…

En la primera parte de esta obra hemos tenido ocasión de encontrarnos y de seguir las aventuras de la mayoría de los que ejercieron el filibusterismo en el Caribe. Pero el historiador que se interese por el filibusterismo caribeño dispone de un documento excepcional si pretende estudiar los recorridos individuales de una tripulación filibustera completa. No hay mal que por bien de los investigadores no venga: el capitán Bréha y los ciento diecinueve miembros de su tripulación tuvieron la desgracia de caer en manos de las autoridades españolas el 11 de septiembre de 1685, después del ataque a Campeche. Hasta ahí no tiene nada de realmente excepcional. No obstante, y eso es lo que constituye un acontecimiento casi único en esta historia del filibusterismo, los españoles se tomaron la molestia de recopilar las declaraciones detalladas de todo el conjunto de la tripulación, desde el capitán al más insignificante de los marineros: ciento dieciséis testimonios, de los que ciento cuatro son franceses. ¡Un documento excepcional![vi]

Además de las aventuras personales vividas por algunos de esos filibusteros, las declaraciones nos permiten conocer su medio social. Catorce de ellos están relacionados con la navegación, ya sean capitán, marino, velero, piloto, calafateador o carpintero naval. Esas competencias les permitieron viajar hasta el Caribe sin verse obligados a comprometerse durante tres años para pagar su travesía; ese fue el caso de sesenta y cuatro hombres que, dato revelador, son a priori de origen social modesto. Una impresión que se ve reforzada si se sabe que cuarenta y dos de los hombres fueron incapaces de firmar su declaración. Contrariamente al filibusterismo ponantés, la pequeña nobleza ya no está apenas representada en el filibusterismo caribeño. Sólo algunas excepciones notables, como Granmont de la Motte, último hijo de una familia aristocrática, Jean Bernanos, oficial de caballería, y sobre todo el marqués de Maintenon,

uno de los nombres más prestigiosos de la Corte.

Entre los dieciocho hombres de la tripulación de Bréha que sabían escribir, o al menos firmar, hallamos todos los tipos de oficios: dos de ellos eran cirujanos-barberos, otro estudiante y otro había sido lacayo de un marqués. También hay un montero, dos sastres, dos marineros, ocho enrolados sin profesión y un enrolado convertido en cazador. Diez de los hombres ya sabían manejar armas porque eran cazadores o soldados, y otros ocho adquirieron esa destreza convirtiéndose en cazadores en Santo Domingo. En realidad, es probable que los que sabían manejar un arma fueran más numerosos, pero muchos sostenían que no para disimular ante los jueces españoles un pasado de filibustero o bucanero. No nos confundamos: la mentira y el disimulo eran ante todo una manera de protegerse. A título de ejemplo, resulta asombroso que el grueso de los hombres se declarase católico. Sólo un carpintero naval danés se declaró protestante. ¡Azar o coincidencia, pero fue uno de los pocos hombres que los españoles ahorcaron!

El estudio de sus orígenes geográficos subraya la importancia de los contingentes procedentes de Normandía, Bretaña, La Rochelle y el País Vasco[vii]. De las setenta y una regiones identificadas, Normandía se cita veintiocho veces, Bretaña diez, La Rochelle y su comarca ocho, y Burdeos y el País Vasco cuatro. Los criollos de las islas –es decir, los hombres nacidos en ellas– están poco representados: sólo había dos hombres de la Martinica y uno de Guadalupe.

Esos marinos habían permanecido en el Caribe una media de más de cuatro años. Estaban pues aguerridos, acostumbrados al entorno caribeño, y algunos incluso alardeaban de haber pasado por varios buques. Señalemos también que la tripulación era relativamente joven: setenta y ocho filibusteros tenían menos de treinta y un años, y entre ellos había un grumete de quince años, y otros cinco de

diecinueve. Sólo quince de ellos tenían más de treinta y un años.

Este es el trayecto del capitán Bréha y de algunos de los once hombres de origen ibérico o que habían tenido relaciones con la América española embarcados junto a él: tres mulatos libres, tres franceses con origen doble, dos españoles, un portugués y dos amerindios:

El capitán Bréha: una fuerza de la naturaleza

Nacido en Vannes, en Bretaña, Bréha puso rumbo al Caribe en 1672. En 1678, acompañando a la flota de d'Estrées, naufragó en el archipiélago de Aves, en el que permaneció durante tres semanas. Rescatado por los hombres de Granmont, pudo regresar a Petit-Goâve. Un tiempo después, fue asaltado por los españoles cerca de las costas cubanas. Mataron entonces a tres de sus compañeros, le cortaron la nariz y lo dieron por muerto. Como una auténtica fuerza de la naturaleza, logra a pesar de todo alcanzar su canoa y llegar a los Cayos (islotes de coral al sur de Cuba). Desde allí unos filibusteros le ayudaron a volver a Petit-Goâve.

Un año después, en 1679, volvía a hacerse a la mar con una fragata de cuatro cañones, el *San Francisco*, con el objetivo de saquear Cuba. Por el camino se topó con la fragata del capitán Lot, junto a quien abordó el buque de Martín de Melgar, que estaba pescando los restos de un rico naufragio. Sin embargo, el marqués de Maintenon le quitó su comisión y lo retuvo a bordo «para hacer ver al pasar por La Habana que la voluntad del rey era sin duda la de acabar con esos pillajes injustos a sus súbditos mientras reinase la paz en Europa»[viii].

Atacado por una escuadrilla mientras estaba buscando un pecio en la costa de Cuba, huyó hacia Florida. Desde allí organizó, en asociación con tres buques ingleses, un ataque a San Agustín. El 30 de marzo de 1683 desembarcaron

doscientos treinta hombres al sur del puerto, pero fueron descubiertos, pues un buque holandés había prevenido a los españoles de su llegada. De modo que se vieron constreñidos a retirarse[ix].

Lorenzo de Roxas

Mulato católico, Lorenzo de Roxas se declaró prisionero de los filibusteros franceses. Tenía entonces veinticuatro años y venía de Cartagena. Fue apresado con su cargamento de maíz por la fragata inglesa del capitán «Grefin» junto a otros cuatro negros y un sacerdote. Conducido a Jamaica, siguió a su amo, que iba a Petit-Goâve. Este último murió, y entonces d'Ogeron se lo entregó a Granmont. Así fue como participó, junto a Van Horn, en la captura del *Nuestra Señora de la Regla* y más tarde en la expedición sobre Vera Cruz.

Juan Thomas

Nacido en Lisboa, veinticinco años antes se había ido a Inglaterra. Tras una estancia en Francia, partió para Jamaica y Cuba. Después se embarcó en un buque negrero, el *Santa Cruz*. Más tarde lo apresó hacia Maracaibo el capitán inglés «Caq», que lo condujo a Jamaica. A partir de esa captura tomó parte activa en el filibusterismo. Dio cuenta de una fragata cargada de cacao, apresó unas canoas que transportaban avituallamiento, hizo una incursión en Santa Marta, bajó buceando a un pecio cargado de plata en las Bahamas, y finalmente participó en la toma de Vera Cruz y de Campeche.

Francisco de León, Juan Antonio y Juan Joseph del Camino

Los jueces españoles estudiaron a continuación el caso de tres franceses que habían tenido relaciones con España. El primero de ellos, Francisco de León, de Sevilla, era hijo de un francés y una española. Tenía veinte años y era marino. Habiendo salido de Cádiz con la flota del marqués de Brenes y pasado después a la armada de Barlovento, fue apresado

por Laurent de Graaf, que lo condujo a Petit-Goâve. Así participó en la toma de Vera Cruz y de Campeche.

Juan Antonio, de Nantes, era más mayor, de cuarenta y cinco años. Él también marinero, se embarcó con destino a Cádiz en el buque del capitán Jean, que entonces transportaba trigo. En Cádiz, el capitán holandés Henri lo enroló para una expedición a Curaçao. Allí fue donde encontró a Francisco de León, con quien estuvo vendiendo trajes, alcohol y vino. En Guatemala, en el golfo de Honduras, se hizo soldado, pero fue capturado por Yanke, quien lo trajo de nuevo a Petit-Goâve.

Juan Joseph del Camino González de Laval, de veinticinco años de edad, fue primero comerciante. Embarcado con un tío suyo, Juan Sánchez, en el navío del capitán Vilecru, transportaba mercancías a Lisboa. Desde allí llegó a Cádiz, donde permaneció catorce meses para después embarcarse en la flota para Nueva España. Al igual que Juan Antonio, se instaló en el castillo del golfo de Honduras, donde Yanke lo hizo prisionero.

Manuel de Zela

Este madrileño de diecisiete años empezó vendiendo trajes en la calle. Más tarde, mientras iba en canoa por el río de Sinú, fue raptado por «Francisco de Roxas» y vendido en Petit-Goâve a un cirujano, Juan Chen. Éste lo tuvo consigo cinco años, y después se lo envió al capitán Bréha para un puesto de paje de escoba.

Juan Núñez de Curaçao

Juan Núñez, de treinta años, era uno de los dos amerindios presentes en la tripulación de Bréha. Era entonces criador de caballos. Salido del puerto de Curaçao, el capitán «Zagens» lo hizo prisionero y lo llevó a Jamaica. Hizo viajes a las islas Caimitas y a Providencia en un buque cargado de harina y de carne. Las condiciones de los

amerindios eran entonces muy precarias; fue vendido en Petit-Goâve a un francés, Guillon Dene, que le envió a moler maíz en el *Nuestra Señora de la Regla.*

Bristol

De alrededor de veinticinco años de edad, era negro mandingue. Tras una escala en Jamaica, su amo lo llevó hacia las islas San Blas con otros novecientos esclavos, pero no pudo venderlos. Al encontrarse con la escuadra de Granmont, se unieron a ella.

El juicio en la audiencia española

Si bien el juicio a filibusteros franceses era habitual para los magistrados de la corona española, no ocurría lo mismo con ese componente «español» de la tripulación de Bréha. Al haber afirmado ciertos filibusteros, entre ellos el capitán, que los españoles y los portugueses presentes eran voluntarios e iban armados como los demás, tenían pocas posibilidades de escapar a una pesada condena. De los once prisioneros «españoles», seis se libraron del cadalso. Los dos primeros porque, al haber estado poco tiempo con los franceses, el tribunal estimó que no habían tenido ocasión de huir. El tercero, que llevaba cinco años con los franceses, se libró al considerar los jueces que, siendo muy joven en el momento de su captura, había sido influenciado por los más mayores; pero en cualquier caso lo enviaron a Filipinas a servir como soldado sin sueldo durante diez años. Por último, los dos amerindios y el antiguo esclavo negro también se salvaron, al ser juzgados irresponsables por «estar desprovistos de raciocinio».

Guaridas piratas en el Caribe y en los Mares del Sur

Los piratas fuera de la ley, sin patente, no se arriesgaban a fondear en los principales puertos del Caribe y de América del Norte, donde había un gran riesgo de ser atrapados. No obstante, hay que reseñar algunas excepciones: las Bahamas,

donde la debilidad y la complacencia de los gobernadores les permitieron hacer escala durante varios años; Nueva York y las Carolinas, y, por último, la colonia danesa de la isla de Saint Thomas, que abría sus puertas a todos los navíos que lo solicitaran, para desarrollar su comercio.

Ya lo hemos visto ampliamente, hasta 1718 el refugio principal de los piratas fue la isla de Nueva Providencia. El geógrafo y cartógrafo Nicolas Bellin[x] la describía así: «La isla de Providencia está situada en el grado 25 de latitud y a 79 grados, 30 minutos a occidente del meridiano de París, medido en la ciudad de Nassau. La isla tiene 10 leguas de largo y 4 ó 5 de ancho. Se encuentran fuentes de agua muy buena en varios lugares de la isla, pero no hay ríos. El terreno es bastante bueno y boscoso. El algodón crece naturalmente, y sería objeto de comercio si sus habitantes se dedicasen a su cultura. La ciudad de Nassau se encuentra en la parte septentrional, al borde del mar; la protege un castillo dotado de gran cantidad de artillería. El puerto está cerca de la ciudad, cubierto por varios islotes tras los cuales se puede fondear al cobijo de todos los vientos, pero la entrada es difícil, y no sirve más que para bajeles medianos, al no tener más que diez o doce pies de agua.»

Aparte de ese puerto «oficial», había otros lugares resguardados que permitían a los piratas carenar y aprovisionarse de agua y madera. En Santo Domingo los más importantes fueron Ocoa[xi], Samaná y el malecón Saint Nicolas: «Asilo ordinario de los piratas durante la paz y de los corsarios durante la guerra. Se trata de paraje más ventajoso para los piratas, donde hacen más presas, y para ellos es un buen retiro durante los malos tiempos del que sería importante privarlos. Como no hay habitantes en los alrededores sacan agua y madera muy cómodamente; la tierra no es muy indicada para la agricultura»[xii].

En lo que respecta a América del Norte, Long Island, las

islas de la bahía de Buzzard, el cabo Sable en Nueva Escocia[xiii] y el cabo Fear, en Carolina, fueron empleados regularmente por los piratas, en gran perjuicio de las autoridades.

En África, el capitán Charles Johnson mencionó en varias ocasiones como guarida de los piratas las costas de Sierra Leona: «El río de Sierra Leona se vierte al mar en una ancha desembocadura, cuya orilla estribor se requiebra en numerosas pequeñas bahías que son seguras y convienen perfectamente al carenado y aprovisionamiento de los bajeles. Por añadidura, los traficantes que se han asentado allí son aliados por naturaleza de los piratas. Algunos ingleses, unos treinta, viven en esa costa. La mayoría son antiguos corsarios, bucaneros o piratas, que conservan el amor por el alboroto y el alcohol…»[xiv].

El equivalente de Nueva Providencia en el Océano Índico fue la isla de Sainte Marie, en las proximidades de Madagascar, de la que Thornton ofrecía una descripción detallada en 1703: «La isla de Sainte Marie se encuentra a 12 leguas al sureste del cabo sur de la bahía de Antongil; se encuentra a 16 grados, 48 minutos de latitud Sur y a 6 ó 7 millas aproximadamente de la tierra firme; en su costa Oeste hay un puerto en el que se puede amarrar a tierra un bajel de 1.000 toneladas. Sus habitantes, que viven tanto en la isla como en tierra firme, son hospitalarios y civilizados. Es posible carenar navíos y procurarse mástiles y vergas; a media milla hay agua buena. Los indígenas de tierra firme vienen a vender arroz, leche, gallinas, terneras y otros víveres a los bajeles que recalan allí»[xv].

Al igual que en el Caribe, otros lugares segundarios acogían también a los piratas que merodeaban por el Océano Índico. Citemos Méthelage, en Madagascar, en la costa oeste de la bahía de Saint-Augustin, la bahía de Boina, Fort-Dauphin (abandonado por los franceses), la bahía de

Antongil, Rentabe y Ambanivolo. Al oeste de la isla, los piratas fondeaban también en Juan de Nova. Frecuentaban asimismo las Seychelles, entonces desiertas, e Isla Mauricio, en particular Bowen y North, que se aprovisionaron allí bajo la protección del gobernador holandés[xvi]. La isla estaba entonces recubierta de bosques y era rica en ganado y en caza. Por último, Anjouan y Mayotte les servían en ocasiones para hacer escala: «Esa isla [Mayotte] rebosa de provisiones baratas: es posible abastecerse en abundancia. La tripulación encontró también un bote de doce remos que había pertenecido anteriormente al *Ruby*, buque de guerra de la Compañía de las Indias, que lo había abandonado allí»[xvii].

Añadamos a esto que también acechaban a los buques en ruta entre el Mar Rojo y la India. Con ese fin, los piratas utilizaban la isla de Perim como refugio y observatorio para seguir a los barcos hasta la entrada del estrecho de Bab Al-Mandab. Los meses de julio y agosto eran los más favorables para apresar peregrinos de regreso a la Meca.

Piratas franceses del Océano Índico

Aunque la actividad de los piratas franceses se desarrolló esencialmente en el Caribe, algunos de ellos franquearon el istmo de Panamá o el estrecho de Magallanes. Algunos atacaron las costas pacíficas de América y otros saquearon los bancos de Terranova, mientras que otros se concentraron en las costas africanas. En comparación con los grandes capitanes ingleses (Avery, Bowen, Balridge, Burgess, Clayton, Congdom, Culliford, Glover, Kidd, North, Samuel, Taylor,Tew o White), apenas se cuentan unos pocos nombres de capitanes franceses. Citemos a Desmaretz, La Buse, Forget, Léger, Bachelier y Samuel Herault. En cambio, sí se puede pensar que un cierto porcentaje de las tripulaciones de los buques ingleses o angloamericanos se componía de franceses.

Hay que añadir que una proporción importante de las tropas que componían el filibusterismo caribeño habían hecho sus primeros pinitos en la bucanería. Y ocurre que a principios del siglo XVIII, por múltiples motivos, la bucanería prácticamente había desaparecido. Así pues, pensamos que las tripulaciones de los buques piratas se reclutaban mayormente entre las gentes del mar, de la Royale o de la marina comercial. Coincidimos así con los autores anglosajones, que estiman que en los años 1720, el 98% de los piratas procedían de la *Royal Navy* o de la marina mercante[xviii].

Jacques Léger

Estamos en 1694: Jacques Léger abandona Santo Domingo con la firme intención de piratear en el Mar Rojo. Loco de furia, Du Casse escribe: «Otro corsario de tres al cuarto [...] me ha hecho saber que un corsario de Petit-Goâve, Jacques Léger, ha zarpado con ciento treinta fribusteros [*sic*] desde [...] hacia la costa de Nueva Inglaterra, donde cuenta con aprovisionarse para ir al Mar Rojo y al golfo Pérsico, cosa que me enoja sobremanera pues me deja sin capacidad para emprender nada ni para defenderme. Esa canalla no piensa más que en su propia conveniencia. Hay que dar por muertos a esos hombres; de todos los que han emprendido jamás esos viajes no ha regresado ninguno. Un pirata que llegó el año pasado a Carolina, cuya tripulación obtuvo 20.000 francos por hombre, les ha suscitado ese afán, y si los que se han quedado tuvieran pilotos y todo lo preciso, los perdería a todos; no obstante, tengo para con ellos toda la consideración que me está permitido tener...»[xix]. Pero esa aventura duró menos de lo esperado: el buque fue apresado en las costas africanas por el capitán Glover.

Más tarde, Léger tuvo la oportunidad de participar en el crucero del capitán Culliford y de adquirir una gran suma de dinero, cosa que llevó a nuestro antiguo pirata a instalarse

en la isla de Bourbon, donde fue lo bastante juicioso como para sacarle buen provecho a sus cuartos. No obstante, el gobernador no parecía tener muy buena opinión de su competencia en el campo del filibusterismo. Efectivamente, el retrato que esboza no es en absoluto halagador: «Es de Ruán, de cuarenta y ocho años de edad [nacido en 1662] y se quedó en la isla de Bourbon bajo el gobierno del Sr. de La Cour. No sé con certeza en qué año, llegó un buque intérlope inglés que venía de Madagascar a la isla de Bourbon para traficar; en él vino Léger, que llevaba varios años en Madagascar, donde lo dejó un bergantín que había traído de América y que comandaba como filibustero, a pesar de ser de todo punto incapaz de hacerlo; con la paz se había hecho pirata. Ese hombre tiene algo de educación, sabe leer y escribir, aunque bastante mal, y no tiene ciencia alguna más que la de conocer un poco el arte de la maniobra, que aprendió como filibustero, habiéndolo hecho toda su vida, y nada el del pilotaje, aunque haya comandado. Se mete también en algo de cirugía y de medicina, que está convencido de conocer. Pero no se ha ocupado de nadie que por ahorrar se haya puesto en sus manos sin dejarlo lisiado o hacerlo enfermar. En toda la isla no hay hombre más liante que éste para encontrar medios de ganar dinero y todo cuanto emprende le sale bien; a menudo gana incluso en ocasiones en las que cualquier otro no dejaría de perder; de manera que si no fuera jugador y borracho, sería uno de los hombres más ricos de toda la isla. Pero dilapida en el juego la mayor parte de lo que consigue. Y, sin embargo, no por ello deja de vivir bien, pues además de ir muy bien vestido, puede tener más de 1.500 escudos en dinero líquido»[xx].

Julien Forget

Julien Forget también parecía estar más dotado para el comercio que para la piratería. Efectivamente, fue el cabecilla de un gran proyecto de tráfico entre la Martinica,

Bourbon y Madagascar. Tampoco en este caso fue amable el gobernador: «Hombre de escasa capacidad, de modo que él [un tal Joseph de Guigné] se vio obligado a tomar el mando de la ruta y vinieron a Madagascar con la intención de tratar con los piratas; pero fueron apresados»[xxi].

El testimonio del capitán Johnson permite no obstante relativizar las cosas: «Ese bajel era francés, cargado de licores martiniqueses y comandado por un tal Fourgette, que tenía intención de comerciar con los piratas para obtener esclavos. Quería llegar a Ambonavoula, en la costa este de la isla, en la latitud 17º 30'. [Bajo el mando de George Booth] vinieron a bordo. Como ya habían hecho a menudo, trajeron dinero so pretexto de comprar lo que precisaban. El capitán Fourgette [*sic*], que se mantenía en guardia, mandó registrar a cada uno de los visitantes en cuanto pusieron un pie a bordo. Se le encontraron un par de pistolas a un holandés que había sido el primero en subir. El capitán gritó '¡Al pirata!'. Se veía bien que el otro estaba tramando un golpe; en cuanto al resto de los piratas, fingieron estar tan sublevados por la actitud de su camarada que amenazaron con matarlo. Habiéndolo mandado de vuelta a la barca, le ordenaron que regresase a la orilla, y eso a pesar del juramento que habían hecho sobre la Biblia de tomar el barco o morir en el intento. Con todo lo que se registró a los demás, no se pudo impedir que introdujeran en el barco cuatro pistolas, las únicas armas de que se habían provisto para la empresa; Fourgette, por su parte, que tenía a veinte hombres a sus órdenes, había colocado sus pistolas en la marquesina de su cabina, listas para usar. Invitó a los visitantes a su cabina, pero Booth prefirió cenar con los oficiales subalternos y dejar el honor de la mesa del capitán a cierto Johnson, así como a un tal Isaac y a otro más. Booth debía dar la señal de ataque gritando un '¡Hurra!'. Fingiendo ir a orinar junto al arpón, puso las manos ágilmente en la

marquesina. De pronto saltó raudo, se adueñó de las pistolas y comenzó a descargarlas sobre los hombres. Hirió a uno, que saltó gritando por encima de la borda y se ahogó. Como he dicho, tres de los piratas se encontraban en la cabina y siete en la cubierta. Con ayuda de estacas y de las armas que cogieron, estos últimos sometieron a la tripulación. Al oír gresca en la cubierta, el capitán y sus segundos se abalanzaron sobre Johnson y le clavaron sus tenedores en el cuerpo; pero no le hicieron mucho daño, porque eran de plata. Fourgette saltó a por su pistola y apuntó varias veces al pecho de Isaac, pero el tiro no salió. Comprendiendo finalmente que era inútil resistirse, se rindió. Los piratas lo desembarcaron, junto con los que se negaron a unirse a ellos. Le permitieron que cogiera sus libros, sus papeles y todo cuanto decía pertenecerle; lo trataron con gran humanidad y le entregaron varias cajas de ron, junto con los remos y pólvora, para comprar provisiones en la región»[xxii].

Pierre Bachelier, apodado «Marineau»

Otro capitán francés, Pierre Bachelier el «Marineau», dio que hablar. Nacido en 1672 en la zona de La Rochelle, era cuñado de Jacques Léger. Tras hacer una presa hacia Surat, se habría instalado en la isla de Bourbon[xxiii]. Según el gobernador, Antoine Boucher, había desembarcado en la isla en 1701, y al parecer el funcionario colonial tenía buena opinión del antiguo pirata. A propósito de un proyecto de amarre permanente de un buque de la Compañía, escribió: «El mando del cual [navío] sólo se confiaría a gente casada y establecida en la isla, como Mareneau [*sic*] o Elgers, que han comandado toda su vida y conocen todos los lugares donde hay tráfico que hacer.»

Después de vender sus bienes por 1.025 escudos, Bachelier habría llegado a Pondichéry en abril de 1707. De regreso a Bourbon, murió en 1734[xxiv].

Isaac Veyret, apodado «Desmaretz»

Inicialmente, «Desmaretz» formó parte de la tripulación del filibustero Fantin. Más tarde, durante el ataque a la parte inglesa de San Cristóbal, los marineros ingleses de la tripulación se hicieron los amos del buque y lo condujeron a Nieves. Gracias a las indemnizaciones pagadas por la pérdida del buque, los franceses –entre ellos Desmaretz– compraron una flauta llamada la *Machine*. Hicieron entonces cierto número de presas, una de las cuales fue el *Balestrille*, en la costa de Caracas. Tras vender el cargamento en la Martinica, en junio de 1690, se separaron. Algunos se instalaron en la isla, mientras que otros compraron su parte del *Machine*. En ese buque Desmaretz abandonó la Martinica en octubre de 1691 con ciento cuarenta hombres. Disponía entonces de una patente concedida por Blénac, pero para mayor seguridad solicitó otra a Monsieur de Guitaud, entonces comandante en jefe de las islas. A continuación puso rumbo al mar Rojo, donde se dedicó a la piratería[xxv]. Unos años más tarde, el 6 de diciembre de 1696, se vio llegar a Bourbon procedente de las Comores al *Saint-François*, comandado por el sieur Isaac Veyret Desmaretz. El navío se había comprado tras la pérdida del *Machine* en Mohéli. Finalmente, «viéndose viejo y con un brazo lisiado, se ha casado aquí, tras haber abjurado de la herejía en la que vivía hasta ahora»[xxvi].

Samuel Herault

No se sabe gran cosa de él, a no ser que inicialmente fue cuartel maestre del capitán Bowen y que después se instaló en Maritan, en la costa oeste de Madagascar, donde disponía de un navío que sin duda le permitió hacer presas[xxvii].

TERCERA PARTE

Lo que debe saber un filibustero antes de hacerse a la mar

Capítulo XIV

Formalidades jurídicas

OBTENER UNA AUTORIZACIÓN DEL ALMIRANTAZGO

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, la condición *sine qua non* de cualquier operación de corso era la obtención de una autorización del almirantazgo. Sólo una autorización que emanase directamente del rey o de los grandes del reino permitía prescindir de ello. Fue así como François Leclerc pudo salir a corso con una patente no del almirante de Francia, sino del Príncipe de Condé. Este último, jefe de filas del partido protestante de Francia, pretendía oponerse a los españoles, que apoyaban al rey de Francia en su lucha contra la Reforma. Y de hecho Leclerc atacó los intereses españoles y portugueses en el canal de la Mancha. Apresó unos cuantos navíos, como un buque cargado de alumbre* por valor de más de 30.000 ducados y cuatro navíos flamencos con un botín de 100.000 ducados. Según los españoles, Leclerc se beneficiaba de la complicidad de los puertos ingleses; por añadidura, había establecido una red de información de manera que ningún navío enemigo podía circular por el canal de la Mancha sin que él estuviera sobre aviso[i].

La costa francesa se dividía en diferentes almirantazgos que podían, en función del contexto político y jurídico del informe, otorgar una autorización de corso. Había dos casos en concreto que permitían conceder esa comisión.

En primer lugar, cuando había guerra declarada,

evidentemente estaba permitido perseguir a los enemigos y a sus aliados, incluso si estos últimos no estaban oficialmente en guerra.

En segundo lugar, el derecho de represalias o de marca se ejercía cuando un navío era atacado por otro: el agredido tenía entonces derecho a defenderse y a apresarlo. También se podían valer de ello cuando un capitán, perjudicado por un buque extranjero, trataba de recuperar sus bienes por la fuerza, tomándolos de navíos pertenecientes al país de aquel que le hubiera causado perjuicio. Por ejemplo, el 4 de febrero de 1579, Jehan Aubéry declaró estando en Honfleur que «tenía patentes de corso y de represalias obtenidas del Rey, a ejecutar en la nación de los portugueses y ello hasta la suma de 40.000 libras de Tours*, las cuales otorgan plenos poderes a Richard Pétremol, Sieur de Viaspre, capitán en jefe del navío *Charles* y de la barca *Jésus* que se halla en este puerto y remanso de Honfleur dispuesto para partir al servicio del Rey, apresar y conducir a cualquier puerto bajo la autoridad de Su Majestad a todos y cada uno de los navíos, bajeles, bienes y mercancías pertenecientes a la nación portuguesa; y mediando este hecho, el capitán Pétrémol, François Raponel, Nicolas Désiles y otros con intereses en el viaje han prometido al susodicho Aubéry financiarle a cambio de la octava parte de todas las presas realizadas a la nación portuguesa»[ii].

El derecho de marca se ejerció inicialmente en los puertos, sobre las mercancías o navíos, y se materializaba mediante una marca en el casco. La carta de marca precisó más tarde el monto y aquellos a quienes se les debía alzar.

En América, los españoles y los portugueses, considerando que por derecho de descubrimiento tenían el monopolio de la navegación, estimaban de buena presa cualquier buque enemigo capturado. Por el contrario, Francia e Inglaterra no reconocían el derecho de

descubrimiento. Consideraban pues que las presas españolas eran ilegales, y que se podía apelar al derecho de represalias para armar en corso.

De regreso de una expedición, el capitán estaba obligado a presentarse en el almirantazgo acompañado por dos testigos y con la documentación del buque incautado. Después de una deliberación, el almirante le adjudicaba o no su presa. Se procedía después a la venta del cargamento, y el almirantazgo alzaba el diezmo antes de cualquier otra operación. ¡Ni que decir tiene que los españoles eran particularmente críticos en lo tocante a esta práctica y a la institución que la supervisaba![iii]

El cargo de Almirante de Francia, suprimido por Richelieu en 1626, fue reinstaurado por Colbert en 1669 en beneficio del conde de Vermandois –¡que entonces tenía dos años!– y posteriormente del conde de Toulouse, que lo ocupó de 1683 a 1737. Después de la reinstauración de ese cargo, los gobernadores del Caribe siguieron entregando comisiones en su nombre, en formularios que les fueron expedidos. Ese fue el caso primero de los gobernadores de San Cristóbal, después de los de la Tortuga, y por último del de la Martinica, que era al mismo tiempo gobernador general de las islas. Encontramos también algunas comisiones concedidas por Férolles, gobernador de la Guyana, por La Saulaye, gobernador de Sainte-Croix y por Dumas, lugarteniente del rey en Léogâne, en la isla de Santo Domingo. Señalemos también que el gobernador de Guadalupe no entregó comisión alguna, pues la proximidad con el gobernador de la Martinica, simultáneamente gobernador general de las islas y particularmente celoso de sus prerrogativas, lo disuadía de cualquier iniciativa.

¿La autorización para armar en corso era suficiente protección?

Si bien la autorización para armar en corso protegía supuestamente a un buque y a su tripulación, sometiéndolos

a las leyes de la guerra, en la práctica los españoles no siempre lo tuvieron en cuenta. Varios filibusteros acabaron ahorcados, con su patente alrededor del cuello. En algunos casos los españoles fueron lo bastante astutos como para hacer valer un «defecto de forma»: el caso de Bréha es ejemplar en lo referente a esto, ya que fue colgado después de su ataque a Campeche, alegando los españoles que su patente lo autorizaba a hacer presas en mar, pero no incursiones en tierra firme.

Otro elemento que había que tener en cuenta si se deseaba sobrevivir un poco más que los otros en ese contexto de guerras de religión era que el hecho de ser protestante a menudo conducía directamente al cadalso, con patente o sin ella. Pero la verdad es que, aunque las patentes no les protegían necesariamente de los españoles, sí que salvaguardaban una presa, en teoría, contra el ataque de otros filibusteros.

En descargo de los españoles, ¿por qué habrían de aplicar al pie de la letra esas leyes, cuando los franceses y los ingleses no solían ser muy mirados con el origen de las presas que realizaban sus capitanes? Recordemos a este propósito que Francia, a mediados del siglo XVII, a pesar de hallarse teóricamente en paz con la corona española, autorizó a d'Ogeron a entregar patentes en nombre de Portugal, entonces en guerra con España, permitiendo así al Olonés saquear Maracaibo[1]. Aunque la tradición marítima legitimaba efectivamente las presas efectuadas al enemigo de un aliado, en este caso Portugal no era aliado de Francia.

Encontrar socios capitalistas

En el *Consulat de la mer*, recopilación de textos jurídicos relacionados con el mar[2], se menciona por primera vez el contrato por tercios. Dicho contrato implicaba que la compra del navío la garantizaba un «burgués», mientras que los víveres y municiones los financiaban los abastecedores.

El tercio restante lo pagaban los «principales» o «tercios», es decir, aquellos que poseían alguna destreza técnica, como el cirujano o el escribano de a bordo, y que cobraban un sueldo mayor. En la práctica no había una división real entre los tres suministradores de fondos. Evidentemente, tras reunir el botín, una vez pagado el diezmo, se repartía, salvo disposición particular en contra, en las mismas partes proporcionales.

Los abastecedores suministraban los víveres, que se componían esencialmente de tocino, bacalao, legumbres secas y harina. La bebida principal era agua dulce, acompañada de sidra y de aguardiente para las ocasiones excepcionales (combates victoriosos, paso del Ecuador para aquellos que no lo habían pasado nunca, etc.). Igualmente, aseguraban la financiación del aparejo, especialmente de las poleas y la jarcia de repuesto, así como de los pertrechos (cañones, pólvora, balas y granadas).

Los principales o tercios tenían la obligación de pagar a la tripulación. Si nos referimos al *Coutumiers et ordonnances traitant des contrats liant les marins aux différents propriétaires de navires*[◆], los marineros podían elegir recibir un salario durante la expedición o tomar parte en los beneficios. En ambos casos recibía un adelanto de dos meses de salario que permitía la subsistencia de sus familias durante su ausencia.

El contrato de flete

Antes de hacerse a la mar, los filibusteros firmaban entre ellos un contrato de flete o «chasse partie»[◆◆], como decían algunos cronistas como Oexmelin o Labat. Dichos contratos de flete definían las reglas de conducta durante la expedición, así como el reparto del futuro botín.

Adentrémonos en uno de ellos, redactado en 1709 para la tripulación de una fragata y de un barco que navegaban asociados: «Las municiones de guerra, cabos y velas de

repuesto que se hallaren en las presas, salvo que formasen parte del cargamento, pertenecen a los buques de guerra. Los capitanes recibirán cada uno los cofres, muebles y armas de los capitanes apresados, [...] a saber dos tercios al capitán de la fragata y el otro tercio al capitán del bajel, tanto aquellos realizados en su ausencia como en su presencia, excepto que hubiera dinero u oro en moneda o en barras, o pólvora o mercaderías. El capitán segundo tendrá dos lotes y el teniente un lote y medio. El maestre tendrá medio lote por su gobierno, además de su lote. Lo mismo para el piloto, además de todos los utensilios de pilotaje. Al capellán corresponderán, en caso de viaje de más de 100 piastras por hombre, 10 libras de Tours de cada compañero, únicamente de los que se embarquen en la fragata; en caso de corresponder a cada uno menos de 100 piastras sólo le entregarán 50 libras, y en caso de que cada compañero reciba menos de 50 piastras, al susodicho capellán no le corresponderá nada y no podrá aspirar a lote alguno. Si se hiciera alguna presa portuguesa en la que se hallaren ornamentos de una capilla, éstos pertenecerán al capellán. Los cirujanos tendrán para sus drogas (que serán valoradas y certificadas), además de su lote, todos los cofres de cirujano que hubiere para el servicio del buque apresado, pero si se hallaran urnas o escudillas ornadas de oro o de plata, se venderán en provecho del buque. Deberán vendar y medicar a cada uno de los heridos o lisiados en combate que estuvieren de vuelta al lugar de la comisión durante cuatro días, y los heridos y lisiados durante sesenta días y la tripulación [pagará tantas] piastras por día al igual que cada herido o lisiado. El carpintero tendrá, además de su lote, los cofres del carpintero que se hallaren en el bajel apresado. Todos los fardos abiertos serán pillaje, todos los cofres de los marineros y pasajeros se considerarán pillaje. Cada lisiado [recibirá] 600 monedas o seis negros [por] un pulgar o

meñique cortado o una primera falange, y si los hubieran perdido por completo, recompensa completa. Y para cada uno de los demás dedos: 100 monedas. Aquel que esté de vigía y haya avistado el bajel apresado, medio lote o doble pillaje a su elección, siempre que manifieste al cuartel maestre su voluntad antes de abordar. Todo bote que salga a corso y haga presa [será considerado como un] buque de guerra; por debajo de 500 libras pertenece a la tripulación del susodicho bote, y por encima recae al grueso. Todo hombre acusado y declarado culpable de violación o robo será confinado por el capitán para entregárselo al comandante del lugar donde atraque. Todo hombre acusado y declarado culpable de cobardía o de haberse emborrachado durante la persecución o el combate perderá completamente su viaje. Aquel que encubra a un camarada (que haya robado por valor de más de 4 escalines*) de pillaje de oro o plata, o una piastra de mercaderías, y que no lo declare durante el juramento, ambos perderán enteramente sus lotes»[iv].

El «seguro sanitario» de los filibusteros

Hay que añadir que las heridas, piernas arrancadas y brazos o manos seccionadas, tan presentes en el imaginario hollywoodiense del filibusterismo, también se indemnizaban normalmente, en base a un baremo establecido en el contrato de flete. Incluso se mencionaba el caso de los desaparecidos: «Los heridos tienen además de su lote un escudo al día para su alimentación mientras estén en manos del cirujano, que está obligado a curarlos y suministrarles remedios, ese tiempo se limita por lo común a sesenta días. Los que resulten lisiados con un brazo o una pierna perdida o inútil, tendrán 600 escudos por cada miembro; se dan 300 escudos por el pulgar, el índice de la mano derecha y un ojo; 100 escudos por cada uno de los demás dedos. Los que se vean obligados a llevar una cánula se les considerará lisiados y tendrán 600 escudos, de igual manera que aquellos que

tengan una pierna o un brazo de palo si la pierden de nuevo. Ya se hicieren presas o no, armadores y filibusteros están obligados a seguir el corso hasta que se haya ganado lo suficiente para pagar a los heridos y lisiados. La parte o el lote de los muertos se entregará a su *matelot** o camarada o si no se les encuentra, a sus herederos si se les conoce; si no, se repartirá a los pobres y a las iglesias para que rueguen a Dios por el difunto… Aquel que haya descubierto el bajel apresado tiene medio lote más que los otros, cada paje o grumete tiene medio lote; el presente que se hace por lo común al capitán es de valor de tres lotes, en ocasiones cuatro; el cuartel maestre, que es la segunda persona de a bordo, tiene dos lotes; el piloto y el cirujano un lote y medio cada uno»[v].

Una vez tomadas estas múltiples disposiciones, el filibustero podía largar amarras, confiando en regresar sano y salvo trayendo consigo un botín considerable. Pero no podía olvidar que después de su campaña marítima le aguardaban otros quehaceres…

El espinoso problema del diezmo

Al tocar puerto con su presa, todo filibustero sabía que la décima parte de su botín iba a desaparecer automáticamente en las arcas del almirantazgo que le había concedido la autorización para armar en corso. ¡Como para hacer rechinar los dientes a los más avaros! Y cuando el cargo de Almirante de Francia se suprimió entre 1626 y 1669, el diezmo se versaba directamente al rey. La lectura del contrato sobre el reparto de presas venideras entre d'Esnambuc, gobernador de San Cristóbal, y Le Vasseur, futuro gobernador de la Tortuga, nos lo confirma: «Se alzará la décima parte para la comisión del Rey»[vi].

Ya fuera en nombre del almirante o del rey, los gobernadores encargados de alzar ese diezmo acabarán por atribuírselo. Hay que decir que el diezmo representaba unas

sumas considerables, sobre todo cuando se conoce la importancia de las presas en el Caribe. De modo que dio lugar a grandes trifulcas. En plena guerra de la Liga de Augsburgo, Blénac, el gobernador general de las islas de América, sin duda celoso de los beneficios del corso que recibía Du Casse, gobernador de Santo Domingo, se mostró particularmente quisquilloso con los problemas de preeminencia. Le prohibió entonces conceder patentes: «No es la intención del Rey que entreguéis pasaportes y comisiones en guerra»[vii]. Aún fue más amenazador en diciembre de 1692: «Los gobernadores de Santo Domingo no han tenido nunca el poder de conceder patentes. Siempre he enviado a los señores Pouançay y Cussy a vuestro lado cuando he podido. Aquellos que vengan con vuestras patentes, los pondré en manos de la justicia y daré orden de que se les trate como a gentes sin Dios ni ley, pues es preciso acabar con esto y que en América rija una regla uniforme y conforme a las intenciones del Rey y a las órdenes de su ministro; esa es la orden que me ha dado»[viii].

Cansado, Blénac llevo a cabo sus amenazas. Du Casse se quejó entonces al rey de que dos corsarios de la Martinica, Pinel y Lambert, habían incautado una barca que llevaba una de sus patentes[ix]. El rey intervino y zanjó la cuestión a favor de Du Casse. Lo autorizó a entregar comisiones[x], no obstante obligándole a compartir el diezmo con Blénac. Entretanto, los consejeros del conde de Toulouse, almirante de Francia, alertados por esta polémica, reivindicaron el diezmo íntegro, cosa que el rey les concedió. Blénac, despechado y furioso, amenazó con no entregar más patentes en nombre del rey, mientras que Du Casse, más hábil, explicó las dificultades de alzar el diezmo por cuenta del almirante, dada la distancia que separaba el reino de las tierras de América. Así logró conseguir una carta que le autorizaba a retener la mitad del diezmo a cambio del pago de la otra mitad al almirante.

Otros contenciosos de menor importancia estallaron a lo largo de todo el periodo que nos ocupa. Citemos el caso de un filibustero que llevaba una comisión entregada por Férolles y otra entregada por Blénac. ¿A quién debía pagar el diezmo, que se elevaba a 800 escudos?[xi] Mencionemos también a un corsario que llegó al Caribe con una patente pero se vio obligado a adquirir otra para poder reclutar hombres. Evidentemente, en el momento de la atribución del diezmo salió a la luz un conflicto de intereses[xii].

La adjudicación

Para percibir el diezmo (desde el punto de vista del rey, del almirante o de los gobernadores) o para verse amputar el diezmo (¡punto de vista del filibustero!) era necesario que previamente la presa se declarase legal. Con la ayuda del afán de ganancias, se podría creer que el procedimiento de adjudicación era expeditivo, para pasar a asuntos más «serios». ¡Ni mucho menos! A menudo el filibustero debía armarse de paciencia en espera de que concluyese el procedimiento administrativo, cosa que denuncia Blénac: «Ayer aparejando, los corsarios me describieron la tardanza y los costes que hace el juez en la adjudicación de las presas, y creo que si los tratamos así no las traerán aquí más que la primera vez, cosa que sería un gran perjuicio para esta isla. El juez, después de haberla declarado de buena presa, manda vocear lo que contiene durante tres domingos o fiestas consecutivas. Los corsarios dicen que si la presa es buena, lo que contiene es suyo y no han de responder de ello ante nadie, y que por consiguiente no hay necesidad de sacar sus bienes a subasta ni de semejantes demoras que les hacen consumir sus víveres hasta que ven el final. Por mi parte soy de la misma opinión y leeré este artículo al juez y al procurador del Rey con el fin de que tomen medidas»[xiii].

Montauban, en su *Relation du voyage de sieur de Montauban en Guinée en l'an 1695*[◆], nos da otro testimonio.

Efectivamente, hubo de esperar tres meses para la adjudicación de la presa del *Bonne Aventure*, del *Lindevoir* y del *Loup*. Habiendo llegado a Burdeos el 9 de septiembre de 1694, la comparecencia en la Mesa de Mármol* tuvo lugar al día siguiente. El día 14 fueron autorizadas la inspección del *Bonne Aventure* y la solicitud de descarga. Siguió a continuación una serie de interrogatorios: John Keat, marinero del *Lindevoir*, el 15 de septiembre; J. Brown y H. Charnelay, pasajeros del *Bonne Aventure*, así como Thomas, su capitán, el 16 de septiembre; por último, sieur Willis, pasajero del *Lindevoir*, el 17. El 18 de septiembre tuvo lugar el inventario, la evaluación y el peso del cargamento del *Bonne Aventure*. El día 20, se reanudaron los interrogatorios: el capitán del *Loup*, Punis, fue escuchado el 21; sieur Lyford, escribano de a bordo, el 22; los filibusteros Baudry, Lequoy e Isaac Pinheiro, el 23. Hasta el día 24 no se ordenó la regularización de las solicitudes de descarga de los buques. El día 25 los tres capitanes fueron interrogados, en tanto que se le denegaba a Blénac el diezmo. Finalmente, el 3 de noviembre la subasta del *Loup* fue autorizada, mientras que la del *Bonne Aventure* lo fue el 8 de noviembre y la del *Lindevoir* el 15 de noviembre. Finalmente, no fue hasta el 9 de febrero cuando el registro de la nueva patente permitió a Montauban volver a hacerse a la mar[xiv]. Por descontado, durante esos tres meses la tripulación hubo de cubrir sus necesidades, y de las 250.000 libras producto de la venta hubo que deducir los gastos de almacenaje, los gastos de guardia para la milicia, los derechos de registro, el coste de las inspecciones, los honorarios del abogado, las dietas de los miembros del tribunal y otras varias tasas…

Prever el reparto del botín

Tras la sangría del diezmo, cualquier forma era válida para repartir el botín. Un contrato de flete podía haber previsto esta operación en sus más mínimos detalles. Al

parecer, también en el XVII muchos filibusteros empleaban el contrato por tercios. Después de haber restado el diezmo para el gobernador y pagado a los heridos y mutilados –la única innovación notable respecto a los contratos del s. XVI– hacían tres partes. La «parte del barco» iba a parar a los burgueses propietarios; un cierto número de lotes se atribuían a los abastecedores; y la última parte se repartía entre toda la tripulación. Pero contrariamente a la expresión «à compagnon bon lot», el reparto no era igualitario entre todos los hombres. El capitán y los «principales» recibían más lotes que los filibusteros de a pie, mientras que los grumetes no ganaban casi nada.

También se conoció el caso de reparto del botín en dos partes iguales. En un contrato firmado por d'Esnambuc y Le Vasseur, una parte recayó de este modo en la Compañía de las Indias y la otra en el gobernador. Asimismo, en el convenio acordado entre Poincy y Fontenay, el 50% del botín correspondía a Fontenay, a título de gobernador, y el 50% a Poincy, en tanto que teniente general. En cualquier caso, relativicemos esta afirmación. Esos contratos, dado el estatus de los firmantes, no son representativos de los que se proponían a simples capitanes que armaban en corso. La patente que d'Ogeron entregó a Trebutor es esclarecedora al respecto: «Nos, gobernador del Rey en la isla de la Tortuga y costa de Santo Domingo, bajo la autoridad de los Sres. de la Compañía de las Indias Occidentales, hemos dado permiso y comisión a sieur François Trebutor, capitán de una fragata armada en guerra, para hacer la guerra a los españoles, enemigos declarados de Su Majestad, a condición de que traigan en cada una de las presas a dos oficiales principales para concluir la adjudicación de la susodicha presa; intimamos a todos aquellos sobre quienes se extiende nuestro poder a ofrecer al capitán Trebutor y a su tripulación toda la asistencia posible si de ello necesitara;

rogamos y suplicamos a los generales, tenientes generales y capitanes que obren de igual modo, ofreciendo hacer lo mismo en similar caso. Dado en la Tortuga a 28 de julio de 1669»[xv].

¿Hay que aplicar siempre las reglas?

Tras abordar el problema del armamento o del regreso de corso desde un punto de vista estrictamente jurídico, no cometamos el error de pensar que los filibusteros velaron escrupulosamente por el respeto del conjunto de los puntos mencionados más arriba. En efecto, por no citar más que a los filibusteros caribeños, parece ser que tenían cierta tendencia a reinterpretar los reglamentos, o incluso a ignorarlos. Este informe que relata los abusos cometidos por los filibusteros nos permite hacernos una idea de ello: «No declaran su tripulación a la secretaría del tribunal, no dan cuenta de aquellos que han muerto o se han degradado, embarcan a habitantes y a marineros que no tienen permiso del gobernador, van a comprar municiones a Jamaica, se llevan la mayor parte del dinero allí, van a carenar sus buques a Jamaica o a Boston. La tripulación abandona al capitán y se va a otros navíos, cosa que hace perder autoridad al capitán. El capitán degrada a filibusteros en islas desiertas, cosa que nos hace perder muchos hombres. No hacen inventario de las presas. No traen más que las presas de las que esperan un rescate. Sólo pagan el diezmo de los fardos de la bodega, y no de los de las entrecubiertas. Ocultan parte de los valores. Conducen sus presas o parte de éstas a Jamaica o a otros lugares extranjeros. Venden negros en perjuicio de la Compañía de África, trafican en alta mar con ingleses que siempre tienen bajeles a su zaga»[xvi].

Para los filibusteros más taimados que desearan evitar al máximo los trajines de toda clase, bajo patente o no, era posible en ocasiones repartirse las presas lejos del gobernador, contentándose con enviarle un «regalo» para

que cerrase los ojos[xvii] ; si no, navegar con dos patentes, una francesa y otra inglesa, permitía hacer valer una u otra en función de las circunstancias.

Notas al pie

[1] Portugal estuvo enfrentada a España de 1640 a 1668. Según Dutertre, Jean-Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, 4 tomos, 3 vol., París, 1667-1671, reed. E. Kolodziej, Fort-de-France, 1978, t. IV, p. 192: «La empresa de Maracaye [sic] realizada por 400 aventureros franceses llevaba comisión de Portugal concedida por d'Ogeron.»

[2] El *Consulat de la mer* podría datar del s. X según Pardessus, Jean-Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe. siècle*, 2 tomos, París, 1828-1845, t. II, pp. 334 y siguientes: «Si por casualidad no se hubiere hecho ningún acuerdo ni convención entre el patrón y los comerciantes o la mayor parte, respecto al beneficio a sacar, el que sobrevenga se distribuirá de la siguiente manera: el patrón junto con el cuerpo del navío debe tener y tomar la tercera parte; los comerciantes junto con sus mercancías deberán tomar otro tercio; el contramaestre, los oficiales de popa, los marineros y todos aquellos que recibieren salario del navío, el otro tercio.»

[◆] *Usos, costumbres y Ordenanzas que tratan de los contratos que ligan a los marineros a los diferentes propietarios de navíos.*

[◆◆] El término para referirse al contrato de flete en francés es «charte-partie», literalmente «carta partida» (por motivo de que las copias de las dos partes contratantes se escribían en una misma hoja que luego se cortaba en dos, para evitar falsificaciones); la deformación de este término, «chasse partie», significa literalmente «caza partida». (N. de la T.)

[◆] Relación del viaje del sieur de Montauban a Guinea en el año 1695.

Capítulo XV

¿Es rentable el filibusterismo?

Una cosa es hacerse a la mar, pero seguir vivo a la vuelta, y con una o varias presas, es otra. Pero al fin y al cabo, ¿eran tan rentables como se piensa esas operaciones?

Siendo tan dispares los valores numéricos, resulta difícil evaluar con precisión las cuestiones económicas implicadas en una operación de filibusterismo. Añadamos que el problema de la equivalencia de las monedas viene a complicar este análisis, en la medida en que no nos podemos fiar de las ordenanzas que establecían la paridad monetaria. Nos contentaremos pues con hacer un acercamiento al estudio de los datos económicos y financieros.

Cómo armar inteligentemente

Hemos subrayado en varias ocasiones que el armamento de buques estaba reservado a ricos comerciantes o a personalidades del mundo marítimo. Pero, ¿cuánto costaba realmente un buque que salía a corso? Para hacerse una idea de ello, veamos algunas ventas de navíos, que permiten fijar una relación aproximada por tamaños. En 1572, Le Testu vendió una barca de 40 toneladas por 20.000 libras[i], sabiendo que de media los barcos vendidos en Le Havre pesaban entre 50 y 100 toneladas. Caso excepcional, en 1620 George de Naguet, sieur de Saint-Georges, cedió a Jean Bunel, sieur de Platemare de Honfleur, una barca de 50 toneladas sin bombardas ni mosquetes, por la irrisoria suma de 1.000 libras[ii]. Ese precio parece particularmente bajo en

comparación con las 36.000 libras pagadas por Isaac de Razilly por la compra, tres años más tarde, del *Lion d'Or*, de tonelaje equivalente[iii].

Pero lo cierto es que a los gastos de armamento venía a sumarse el «adelanto» de dos meses de salario que se pagaba en el acto a la tripulación, y el pago del abastecimiento para toda la duración de la campaña. ¡Y en ese punto el navío todavía no había levado anclas! A título de ejemplo, recordemos que en 1628 los hombres de la tripulación del *Cardinale* recibían entre 12 y 16 libras al mes, mientras que aquellos que tenían competencias técnicas percibían una suma mayor: 18 libras para el carpintero y el contramaestre, 20 libras para el calafateador y 25 libras para el piloto[iv].

Con todos estos datos de partida, podemos estimar razonablemente que en los años 1620, para comprar, aparejar y reclutar una tripulación para un navío pequeño de 50 toneladas, nuestro armador debía desembolsar como mínimo 30.000 libras. Para evitar lanzarse él solo a esa arriesgada operación –imaginemos que la expedición volviera con las manos vacías, o no volviera en absoluto– era primordial encontrar socios capitalistas. Sabiendo que un artesano carpintero percibía en esa época en Normandía entre 15 y 18 libras al mes, es fácil entender que comprar un navío y aparejarlo requería unos medios fuera del alcance del pueblo[v]. Y era preciso sumar las aportaciones de capital, sabiendo que 20.000 libras constituían el capital medio de un comerciante acomodado.

En el Caribe en la mayoría de los casos los filibusteros, aunque hubieran demostrado sus cualidades para gobernar un barco, no poseían suficiente dinero como para comprarse su propio navío. De modo que estaban vinculados obligatoriamente a los comerciantes ricos o en ocasiones a los gobernadores, que sí tenían la posibilidad de fletar un buque.

Hay que añadir que el capitán debía financiar los costes de mantenimiento del buque, calafatearlo, remendar las velas y reparar las piezas que se deterioraban rápidamente en el clima tropical. En cambio, si un filibustero subía a bordo en el curso de una expedición, sin haber participado en la colecta de fondos, tenía que pagar su comida y la pólvora de cañón que fuera a utilizarse. Además debía venir equipado con su fusil y su pólvora. No era cuestión de hacer adelantos a la tripulación una vez en el mar: «*No prey, no pay*» según el dicho inglés.

Todo se vende, o el arte de negociar las presas

Aunque la mejor presa realizada jamás por los filibusteros de Le Havre o de La Rochelle se valoró en 100.000 ducados[vi], la mayoría de ellas eran de mucha menor importancia, tanto en el Ponant como en el Caribe. Y como es lógico, según la ley de la oferta y la demanda, cuanto más aumentaba el número de buques en corso, menos numerosas eran las presas. Por añadidura, los españoles, principales víctimas de estas operaciones, tomaron precauciones rápidamente. Después de los primeros ataques, comprendieron que el transporte de metales preciosos y de perlas sólo estaría a salvo si lo transportaban grandes flotas militares, las *armadas*. Para desesperación de nuestros filibusteros, el botín se compuso entonces esencialmente de productos menos onerosos: cueros, índigo, azúcar, cañafístula y cochinilla.

Tenemos algunos datos que nos permiten estimar el valor de las presas tipo realizadas en aguas europeas. En 1585 un cargamento de azúcar y de madera se valoró en 208 ducados; el de una urca procedente de Madeira en 108 ducados (*sic*); tres navíos procedentes de Guinea con un poco de coral, ámbar, oro y marfil, 350.000 ducados; tres navíos cargados de hierba pastel*, 20.000 ducados; una nao de 250 toneladas cargada de azúcar y de algodón, 50.000 ducados, y por

último una nao veneciana con vinos de Candia, 40.000 ducados. ¡Más valía volver al puerto con el cargamento y el buque que lo transportaba!

Muy a menudo las presas no se rentabilizaban al máximo. Algunas se devaluaban, especialmente cuando los tribunales vendían el cargamento a consecuencia de conflictos de intereses. Y de manera general, se aprecia una devaluación del precio de los cargamentos, tanto por el lado francés como por el español. Este es el motivo por el cual los filibusteros tenían tendencia a ocultar parte del cargamento, para reducir el diezmo y los beneficios que había que repartir con los que se habían quedado en tierra, los «burgueses» y los abastecedores, mientras ellos habían estado desafiando a los elementos y a los españoles, arriesgando su vida. El caso más esclarecedor nos lo proporcionan los capitanes Guillaume Lasalle y Francisco Díaz Mimoso. De regreso a Dieppe, este último repartió entre sus «burgueses» y abastecedores 10 libras y 11 onzas de oro, 200 libras y 4 onzas de plata, 53 libras y media de perlas, de las cuales dos onzas de nácar de perla, un tonel y un barril de cañafístula, una pipa de guayaco, una pipa y dos barriles de guindilla, veinte piezas pequeñas de una vajilla de plata, seis cajas de azúcar y ciento treinta y cuatro piezas de cuero seco. En cambio, Lasalle dijo no haber traído nada. Sus burgueses no recibieron nada. Estaba claro que los había estafado hábilmente.

La aventura de Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre, nos brinda otro ejemplo del pago de la tercera parte de un cargamento al regreso del *Jacques*, que zarpó de Honfleur en 1580. Le Héricy entregó a François d’O, gobernador y lugarteniente general del rey en Basse Normandie, cuarenta y seis cajas de azúcar, 1.200 libras de jengibre, un barril de azur*, cuatrocientos cueros, dos piezas de artillería de bronce de fundición, cañafístula y guayaco[vii].

Si bien es difícil calcular el precio del guayaco, madera muy dura empleada para las ruedas de las poleas y en la farmacopea de la época, sí sabemos que el palo brasil, madera tintórea empleada comúnmente en la industria textil, valía una libra por quintal entre 1573 y 1592[viii]. En cuanto al cuero, las numerosas curtidurías normandas compraban cantidades muy importantes. El precio oscilaba entonces entre las 4 y las 15 libras[ix].

En lo tocante al valor del azúcar en la época, el caso que enfrentó en 1622 a Julien Croisnier con Nicolas Le Forestier, comerciante en Ruán, nos ofrece algunas indicaciones. Las sesenta y ocho cajas de azúcar fueron valoradas en 1.144 libras, 13 soles y 2 denarios[x]. Du Roissey, por su parte, obtuvo 15.018 libras por 154 cajas, pipas y barricas de azúcar[xi].

Señalemos por último que en ocasiones se traían a Francia animales exóticos. En 1582 se vendió un loro por 36 libras, y una mona por 45 libras, 14 soles y 6 denarios[xii], que se puede comparar con las cincuenta libras necesarias para comprar un buey.

A los beneficios procedentes de la venta de las mercancías a veces había que sumar el importe del rescate, ya se tratase de navíos (en 1577, una carabela fue trocada por 1.205 pesos en Puerto Rico[xiii]), o de rehenes. Aunque algunos de ellos eran liberados por módicas sumas, el tesorero de la Audiencia de Caracas y un miembro del Consejo de la isla de Santo Domingo, apresados en 1553 por filibusteros franceses, hubieron de pagar 6.000 pesos para ser liberados[xiv]. A veces era toda una ciudad la que debía pagar por su derecho a no convertirse en cenizas, como Burbureta, que derramó 1.000 pesos a Jacques de Sores en 1568[xv].

Un ejemplo a no imitar: la «des-ventura» de Fleury

A fin de cuentas, para los filibusteros no era tan fácil percibir las rentas de sus expediciones. Para comprender

mejor las dificultades que se encontraban a su regreso, sigamos con el anónimo de Carpentras las aventuras de Charles Fleury. Habiendo estado fuera dos años con cuatro buques y trescientos hombres, y después de haber perdido su barco y la mitad de su tripulación, Fleury no había logrado más que 50 toneles de cochinilla y algunos maderos de Campeche. Antes de emprender el camino de regreso a Francia, los marineros y los soldados negociaron: «Cada uno se consideraba libre, estando aún en la Dominica, de irse o de permanecer allí el tiempo que Dios quisiera, antes que ir a hacer la guerra y a ganar dinero para unos burgueses que podrían tener pretensiones, como si fueran las ganancias del primer embarco.»

Charles Fleury les propuso entonces: «En cuanto al beneficio, nos ofrecía un tercio en especias, sin que los burgueses pudieran aspirar a recibir nada de ello. Cosa que nos prometió con un gran juramento, y además de eso se ofreció a ponérnoslo por escrito, firmado de su puño y letra, cosa que rechazamos fiándonos de su palabra»[xvi]. El 23 de junio procedieron al reparto. «Y el día 2, víspera de San Juan, se repartió la cosenigle [cochinilla], a cada cual lo que le correspondía, a saber un tercio al capitán Fleury y un tercio para nosotros, porciones de las cuales se restó el diezmo que pertenecía al señor almirante, y luego nuestro tercio se repartió a partes iguales entre todos nosotros»[xvii].

Descontando el diezmo del almirante, quedaban cuarenta y cinco cajas de cochinilla a dividir entre tres. De modo que a los treinta y un hombres que permanecieron fieles al capitán Fleury les correspondieron quince cajas, esto es, madia caja por persona.

La receta del éxito según Oexmelin

Frente al pobre resultado de una persona como Fleury, a decir de Oexmelin, montar una expedición era de una facilidad desconcertante… Pues escribía: «Se asocian quince

o veinte, todos ellos bien armados con fusiles de cuatro pies de cañón, que disparan balas de a 16 por libra, y por lo común de una pistola o dos a la cintura, que disparan balas de a 20 ó 24 por libra; además tienen un buen sable, un machete. Una vez formada la sociedad, eligen a uno de ellos como jefe y se embarcan en un bote, una pequeña barquilla de una sola pieza, hecha con el tronco de un árbol, y que compran entre todos, a menos que el que es jefe la compre él solo con la condición de que el primer buque que apresen será de su propiedad. Reúnen algunos víveres para subsistir desde el lugar en que se embarcan hasta donde saben que encontrarán más, y por todo hato no llevan más que una camisa o dos y unos calzones. En tal estado se plantan delante de algún río o puerto español de donde prevén que van a salir barcas, y en cuanto descubren una, saltan al abordaje y se hacen sus amos»[xviii].

Aparentemente, el método era de lo más sencillo: ¡un poco de astucia y se llevaban el gato al agua! En tales condiciones se pregunta uno por qué Granmont hubo de permanecer dos años inactivo en Petit-Goâve, sin buque alguno a su disposición. A menos que Oexmelin sólo esté pensando en ladrones de gallinas que roban una barquita a humildes pescadores para ir a hacer una razia unos kilómetros más allá. De hecho hay una contradicción en el relato de Oexmelin, en la medida en que de los grandes filibusteros cuyas hazañas refirió, Granmont, el Olonés, Morgan, ninguno procedió de ese modo –con excepción de De Graaf, que no tuvo otra opción.

¿Qué hacer con el «Tesoro»?

Una vez repartido el botín, de manera equitativa o no, a nuestro filibustero le quedaba darle el mejor uso posible. ¿Pero cuánto podía esperar sacar de una campaña un hombre de la tripulación? A título de ejemplo, entre 1660 y 1680 las expediciones terrestres dieron un beneficio medio

de 200 a 300 reales de a ocho por hombre de la tripulación. Por descontado, algunas no produjeron nada, como la operación sobre Campeche, mientras que otras fueron excepcionales, particularmente la toma de Vera Cruz con sus 800 reales de a ocho para cada hombre.

Reseñemos algunos datos indicativos sobre el coste de la vida. Según Oexmelin, y teniendo en cuenta la subida de precios a la llegada de cada flota a la Tortuga y a Petit-Goâve, se puede estimar que el precio de una botella de aguardiente variaba entre 1 y 4 reales de a ocho. Añadamos que una libra de pólvora se vendía a un real de a ocho.

Por otra parte, un filibustero que quisiera instalarse en Santo Domingo o en la Martinica podía solicitar al gobernador que le concediera ciertas tierras. Algunos contrataron a unos cuantos hombres y desbrozaron el bosque para plantar tabaco, un cultivo que no requería grandes inversiones. En cambio, los que decidían cultivar caña de azúcar tenían que poseer una fortuna personal más importante, señal de que el filibusterismo les había ido bien. Efectivamente, en 1671 el equipamiento de una modesta azucarera en la Martinica ascendía a 6.250 libras, a lo que había que sumar el precio de las tierras. Estimamos entonces que para poner una plantación eran necesarias unas 20.000 libras, lo cual es comparable al capital de un comerciante acomodado de Francia[xix].

Si bien la tierra era barata en Santo Domingo, o incluso gratuita en ciertas partes de la isla, la mano de obra servil también tenía un coste. Un esclavo se vendía por 600 libras en 1717, y hasta por 1.500 libras en 1723. En semejantes condiciones, para un filibustero era imposible convertirse en hacendado a menos que le robase el equipamiento y los esclavos al enemigo… Y de hecho esa fue la política que se fomentó durante el mandato de Du Casse en Santo Domingo, a costa de Jamaica, y que permitió a la isla

desarrollar sus plantaciones.

Capítulo XVI

Del buen equipamiento en materia de filibusterismo

Elegir bien el buque

Según los archivos españoles, los filibusteros franceses emplearon cualquier tipo de barco para cruzar el Atlántico y dar cuenta de todos los que pudieran en el mar Caribe. Los ejemplos son abundantes: en 1555, Sores navegaba en una nao latina, los mismos hombres que saquearon La Habana utilizaban una carabela y una doble falúa, mientras que en 1556, Mesmin navegaba con un buque de 100 toneladas y un patache.

El padre Labat, que escribió entre finales del s. XVII y principios del XVIII, hizo una descripción de los buques empleados por los filibusteros en esa época. Entonces primaba la velocidad sobre la potencia: «Las mejores de esas barcas se hacen en las Bermudas, [pues] además de que en esas islas hay constructores muy diestros para esa clase de naves, aún tienen abundancia de madera de caoba, que los españoles llaman cedro por su valor: una madera muy compacta y muy ligera, con la que dicen que no hay que temer ni la podredumbre ni a los gusanos, y de excelente navegación. También se hacen en Jamaica, pero éstas no alcanzan la perfección ni la velocidad de las de las Bermudas. Nuestros filibusteros las han comprado a veces de diez cañones, pero reducen su número cuando aparejan. Nunca llevan más de seis, estando convencidos de que

cuatro fusiles son más provechosos que un cañón. Hay otros dos tipos de embarcación para el corso: los bergantines y las corbetas; pues los de tres mástiles, como son las naves a menos que vengan expresamente así de Francia, los corsarios los usan muy poco, o para ser más exactos, nada. A menudo los he visto apresar buenos bajeles de treinta o cuarenta cañones, o incluso más, que hubieran podido aparejar, y que han preferido malvender y continuar saliendo a corso con sus buques pequeños, y ello por dos o tres motivos. El primero, porque en una nave hay que hacer mucha maniobra, y por consiguiente da mucho trabajo, cosa de la que los filibusteros no quieren ni oír hablar. Sólo les gusta luchar para conseguir dinero, que dilapidan con la misma facilidad y brevedad con que lo han ganado. El segundo, porque aparejar un barco grande requiere mucho dinero, y también son necesarios más hombres a bordo para hacerlo navegar, cosa que reduce considerablemente el lote o parte de cada uno de ellos. Y por último porque no son tan buenos veleros ni navegan tan bien de bolina como los bajeles pequeños, y particularmente las barcas; pues de igual modo que el deber de un capitán es inspeccionar cuando encuentre en el mar, también ha de tener la prudencia de dotarse de un bajel con el que pueda huir prontamente del alcance del fuego de un buque que fuera demasiado fuerte para él y del que no tendría que ganar más que golpes»[i].

Los filibusteros descritos por Labat habían elegido pues la velocidad y la maniobrabilidad a costa de la potencia, con el fin de apresar buques mercantes escasamente armados. En contrapartida, les era imposible enfrentarse a un navío «plagado» de cañones.

En cuanto a tonelaje, cualquier cosa era posible. Seguiremos aquí los trabajos de Philippe Barrey, quien, partiendo de las minutas notariales, ha demostrado que durante el armamento de un buque destinado al corso, el

tonelaje y el número de hombres que se pudieran embarcar era fundamental para el éxito de una expedición. En realidad, un tonelaje pequeño y poca capacidad de embarque no impedían a los más temerarios salir a corso. Ese fue, especialmente, el caso de Jacques Postel, que partió en 1595 «a permanecer tres meses en alta mar para hacer la guerra y traficar»[ii], a pesar de que su buque desplazaba 50 toneladas y tenía 20 hombres de tripulación. Mencionemos igualmente al capitán Mathenas, que abandonó Le Havre en el *Poste*, de 60 toneladas, con una dotación de veinte hombres[iii].

Y LA NAVE VA…

Durante la gran época de las incursiones terrestres los buques pesados, bien dotados de artillería y susceptibles de transportar de cien a doscientos combatientes y marinos se emplearon habitualmente. Recordemos que en las Pequeñas Antillas y en Santo Domingo no había astilleros, de modo que había que comprar en Europa las fragatas o galeones. Esos buques permitían dirigirse a objetivos terrestres, a la par que se realizaban presas en alta mar cuando se presentaba la ocasión. Pero, una vez llegados a destino, resultaba indispensable tener una embarcación de menor envergadura, de poco calado y muy manejable.

A lo largo del filibusterismo ponantés se emplearon regularmente cinco tipos de embarcación: la galera, la galeota, la galeaza, el bergantín y la zabra. Todos ellos eran buques de vela y remos. Así, la galera era un buque de guerra o mercante que conjugaba las velas latinas con los remos. La galeota era una pequeña galera que contaba con una veintena de remos por banda y con dos o tres bombardas. La galeaza era el barco de remos más grande, con sus 600 a 1.200 toneladas. En cuanto al bergantín, ciñámonos a la descripción del abad Anthiaume: «Pequeño y ligero, de 56 pies de eslora y 9 de manga de media, con una cubierta y una sola vela [vela del maestre], entre ocho y

dieciséis bancadas de remeros, los remos largos y algo pesados hacen de él un bajel magnífico para el corso»[iv]. Con la misma forma que el bergantín, la zabra estaba provista de seis bancos de remeros por banda y de una vela latina.

En tanto que las velas eran esenciales para atravesar el Atlántico y recorrer grandes distancias, los remos permitían una maniobrabilidad mayor en ausencia de viento, para remontar ríos o para zafarse rápidamente de un combate en aguas poco profundas. Igualmente permitían una mayor discreción de cara al reconocimiento desde un puerto enemigo, mientras el buque principal de la expedición podía quedarse en alta mar. También podían cumplir la misión de estafeta o de apoyo logístico.

Durante el predominio del filibusterismo caribeño, la galera y la media galera siempre fueron muy apreciadas. Ese tipo de embarcación era muy fácil de construir, a decir de estos filibusteros que navegaban en 1685: «El mismo día volvimos a bordo de nuestros navíos, que encontramos fondeados en la gran isla de Rois, y mandamos a nuestros carpinteros hacer una media galera con la barca que acabábamos de apresar»[v]. Una embarcación tan fácil de construir que en 1718, lo hemos visto más arriba, los gobernadores de Santo Domingo propusieron importar de Francia dos galeras en piezas sueltas para montarlas en la isla[vi].

A pesar de sus numerosas cualidades, la galera no podía llevar muchas piezas de artillería y requería mucha maniobra para su propulsión. Por ello fue empleada a menudo como auxiliar, a menudo transportada en el buque principal o atoada*. Ese fue el caso en la expedición organizada por De Fontenay: «En nuestro bajel iban los maderos de una gran corbeta, lista para montar, de la que el señor de Fontenay decía que se serviría para hacer lo que el *Méautrice* tenía que hacer, a saber, que cuando hubiéramos

cruzado al mar del Sur, ir a reconocer las tierras, a lo largo de la costa del mar, los puertos y los ríos»[vii].

Los españoles también empleaban la galera en forma de una especie de piragua de vela y remos: «La del Caribe va sólo a remo, al contrario de la piragua de los españoles que va a vela y a remo. Es una media galera que de ordinario lleva ciento veinte hombres y boga a treinta y seis, cuarenta o cuarenta y cuatro remos. De eslora tiene 90 pies de rey y de manga máxima 16 a 18 pies, estrechándose hacia la proa y algo menos hacia la popa, donde se ponen cuatro bombardas que sirven para el abordaje de un bajel, y en la proa un cañón. Su obra muerta es de 4 ó 5 pies, y por lo común no tiene más que un pie y medio de calado. Si se quiere se le puede quitar el mástil [...]. Las piraguas de esta clase van muy deprisa, pues, además de estar construidas con madera de caoba, que es muy ligera, pueden ir al mismo tiempo a vela y a remo. Nuestros aventureros no tienen ninguna, a no ser por casualidad, pues no saben nada de cómo se construyen, y no hacen sino esperar a aquellas que apresen en mar [...]. Los españoles son tan diestros en su construcción que en ocho o diez días las acaban, y eso con poca gente. Ha sido con esa clase de bajeles con los que han saqueado tres zonas de la costa de Santo Domingo pertenecientes a los franceses»[viii].

Anteponer la velocidad, como los piratas

En alta mar, para los corsarios y los piratas primaba la velocidad por encima del poder de fuego. Por lo general atacaban solos a su presa, y la víctima ideal era un pequeño navío escasamente armado[1]. Se entablaba entonces una carrera y, ganando velocidad echando más tela y tratando de disminuir la del otro mediante andanadas dirigidas a la arboladura y a las velas, le intimaba la orden de rendirse. En caso de negativa, la célebre fórmula «¡Al abordaje!» rasgaba el aire. Podemos apostar a que el espanto que provocaba la

vista del pabellón negro con la calavera y de la horda fuertemente armada, patibularia y vociferante, bastaba a menudo para obtener la rendición. La fragata y el sloop fueron sus buques predilectos[2] : «Ante los cuencos servidos, el capitán Fly tomó la palabra: era hombre de tirar por la calle de en medio; él y sus camaradas eran gentes de fortuna, y quería juzgar si el sloop del capitán Fulker navegaba mejor que su dos palos; en caso de que así fuera, evidentemente les convenía más, y se apropiarían de él»[ix].

Fuera como fuese, para llevar al buque a su velocidad óptima era necesario recurrir lo más a menudo posible al carenado, para limpiar el casco de todos los moluscos que podían alterar la calidad del deslizamiento. Al ser una operación delicada para la seguridad del navío, que quedaba muy vulnerable, los piratas ponían entonces algunos cañones en batería en la playa, como sistema de defensa.

Elegir las mejores armas

Durante el predominio ponantés, no parece que los piratas tuvieran un arma predilecta. Si se toma como ejemplo la presa en 1564 de un buque francés cuyos ocupantes habían huido, los españoles encontraron dos versos* de una cámara, cinco arcabuces, arcos y flechas, espadas, dagas y escudos[x].

Por el contrario, los filibusteros de la Tortuga y de Petit-Goâve, además de la clásica panoplia de instrumentos cortantes, objetos contundentes y granadas de mano, adoptaron un nuevo tipo de fusil con tal entusiasmo que acabó por ser bautizado como el fusil filibustero. Al igual que el ejército español debía su éxito a los lanceros, los filibusteros se lo debieron en parte a ese tipo de fusil. Labat se extiende ampliamente sobre ese arma que se había hecho famosa: «Los mejores se hacían antaño en Dieppe o en La Rochelle, ahora se hacen en Nantes y Burdeos…Tienen 4 pies y medio de cañón. Usan balas de a 16 por libra, es decir,

de una onza. El bastidor es liso, sin relieve, y el gatillo tiene 8 a 10 pulgares de ancho y 5 ó 6 de alto. Se cuelga alrededor de la cintura con una correa. Sirve para guardar los saquetes o cargas de pólvora y de balas que se ponen en el fusil.»

Tras explicar la fabricación de los saquetes, prosigue: «Después se colocan todas esas cargas o saquetes en el estuche o guardasaquetes, donde se conservan sin romperse ni doblarse. Es un modo tan expeditivo de cargar un fusil, que por poco que se acostumbre uno, no le costará disparar seis tiros por cada dos que se disparan cargando a la manera común […] el precio es de 30 libras»[xi].

Pasar al abordaje en buenas condiciones

Después de una nutrida andanada de su artillería, sus fusiles o sus flechas, los filibusteros podían proceder al abordaje: «En cuanto estuvimos enganchados a él [al navío enemigo], salté al abordaje del *Brucquemen* [es el nombre del capitán del buque enemigo, en este caso aplicado por extensión al propio buque] siguiendo las órdenes que tenía, con doce soldados y el maestre de nuestro buque, que el señor de Fontenay me había permitido elegir. A los cuales había mandado coger a cada uno un hacha para el castillo del *Brucquemen*, para echarle fuego de artificio[3] y hacerme el amo de él. Pero de los trece hombres a mi cargo, mataron o echaron por la borda a doce por culpa de cuatro disparos de unos cañones pequeños que tenía situados en su toldilla y cargados con metralla, cadenas y balas de mosquete. Sólo quedamos el maestre del buque, que fue herido en los riñones, y yo, que fui herido por dos balas de mosquete en el muslo derecho y una bala que me rompió un dedo de la mano derecha después de haberme roto el guardamonte de la pistola. Al quedarme solo, me volví a nuestro bajel para dar cuenta al Señor de Fontenay de mi acción. Tras lo cual fui a que me curasen. Tras lo cual volví a subir y entré en el bajel de Brucquemen, donde se mandó a otros que tuvieron

más suerte que los que yo había guiado. Pues sin resultar heridos hicieron brecha en el castillo y vi que estaban arrojando mucho fuego de artificio, que hizo que las gentes de Brucquemen lo abandonasen. Durante dos horas estuve viendo un combate muy rudo que duró mucho más. Pero no tuve la satisfacción de ver el final, ya que después de me subieran durante un tiempo sobre el castillo de Brucquemen, que habíamos tomado, y sobre el que estaba para hacer entrar a la gente y mandar traer lo que fuera preciso, me hirieron de nuevo con una bala de mosquete que me atravesó la pierna y con un disparo de aquellos cañones pequeños que estaban en la toldilla del *Brucquemen* cargados de cadenas. Se me llevó la suela de mi zapato izquierdo, cosa que me causó tal entumecimiento en el pie que caí de rodillas, creyendo tener el pie y la pierna rotos. En tal estado me retiré del bajel de Brucquemen, como pude, arrastrándome con las manos y las rodillas, y me fui al fondo de nuestra cala, donde estaba la botica del cirujano, que tenía mucha práctica. El castillo del buque de Brucquemen tomado por los nuestros, que utilizaron los cuatro cañones que había dentro, hizo que en poco tiempo les hicieran retirarse con toda su gente al fondo de su bodega, desde donde pidieron cuartel a nuestra gente, cosa que les fue concedida. Nuestros marineros se hicieron los amos del navío de Brucquemen, subieron al mástil y se hicieron con los pabellones»[xii].

Los pabellones y su significado

Los filibusteros franceses utilizaban normalmente el pabellón blanco, color de la monarquía. A veces, en algunos casos raros, completaban esa señal con un pabellón rojo, manifestando así a su adversario que no habría cuartel. El filibustero Rolle fue la excepción a la regla empleando un pabellón que sí, era rojo, pero con una calavera. Lo detalla al recordar esta emboscada española e india: «Arriamos el

pabellón blanco e izamos el pabellón rojo con una calavera y dos huesos en cruz sobre la calavera, en blanco en medio del rojo, y después marchamos sobre ellos»[xiii].

No fue sino con los piratas cuando apareció el pabellón negro. Se habría visto por primera vez en el palo de un navío de un «capitán francés», Emmanuel Wynn, en 1700[4].

El pabellón negro se podía adornar con calaveras, huesos o diferentes representaciones de la muerte. Así, el pirata Bartholomew Robert enarbolaba un pabellón que por un lado lo representaba montado sobre la cabeza de un habitante de Barbados (representada por las letras «ABH», «a barbarian head») y por el otro sobre la cabeza de un habitante de la Martinica (representada por las letras «AMH»). Sin duda mediante ese pabellón Robert quería manifestar que, a consecuencia de los disgustos sufridos en las dos islas o a causa de sus gobernadores, no habría cuartel si se topaba con un buque procedente de esos dos lugares…

El ron

En el imaginario popular, filibusteros, piratas y ron siempre han hecho buena pareja. ¿Fue ese aguardiente el compañero habitual de los aventureros del mar?

El ron se obtiene por la fermentación y la destilación del jugo de la caña de azúcar. Procedente de las islas Canarias, la caña de azúcar fue introducida probablemente en Santo Domingo por Cristóbal Colón, en su segundo viaje en 1493. En los años 1510 se comenzaron a ver aparecer en la isla los primeros molinos para moler la caña y extraer el azúcar. La planta se extendió rápidamente por el resto de la América hispánica. En 1542 el virreinato de Perú, que consumía más azúcar de la que producía, se vio obligado a importarla de Nueva España. El Consejo Municipal de Lima decidió entonces prohibir el consumo de siropes de azúcar y de mermeladas, considerando que volvía a los hombres ociosos y vagabundos[xiv]. Podemos apostar a que, para producir

semejante efecto, esos siropes y mermeladas debían estar ya fermentados y ser, pues, alcohólicos. Sin duda estamos ante los primeros esbozos de lo que actualmente conocemos como ron.

En Nueva España, el marqués de Montesclaros prohibió en 1608 a los molinos azucareros la fabricación y venta de «miel de caña», con la que los indios hacían una bebida. La prohibición se amplió incluso a los pueblos y las casas[xv]. En 1635 en Chepo se consumía con el nombre de «guarapo», y parecía destinado más particularmente a los negros[xvi]. Llamado «tasire» en las costas venezolanas, fue adoptado sin reservas por los indios, hasta tal punto que el gobernador de Venezuela, preocupado por su población servil, se planteó prohibir su fabricación[xvii]. Pero las tropas españolas de Puerto Rico que se enfrentaban a los filibusteros también bebían sin moderación: «En ésas, cayeron en una emboscada de seis mil españoles que se habían ocultado en un bosque después de haberse emborrachado todos con una bebida llamada *guilledine*, hecha con jugo de caña y mucho más fuerte que nuestro aguardiente; pues nunca se atreven a atacar a nuestros aventureros a sangre fría»[xviii]. «Guildive» es el primer nombre del ron en francés[♦]. Por el tono que emplea, no parece que Oexmelin, autor del texto, lo hubiera probado. Aparentemente el ron no estaba aún muy extendido entre los filibusteros.

Al principio de la colonización de las Pequeñas Antillas por los europeos del Norte, la caña de azúcar brotaba por aquí y por allá. Los indios apreciaban su sabor dulce, como refiere el «anónimo de Carpentras» en la Martinica en 1619: «*Canisi* de los indios, que son cañas de azúcar de las que hay gran cantidad en estas tierras pues se dan naturalmente por todas partes, y a nuestros indios les gustan más que cualquier otro fruto por su dulzor. Y cuando quieren tenerlas en algún lugar cercano a sus casas, ponen un tronco en la

tierra y en breve ya da fruto, y si tuvieran intención de hacer azúcar despacharían gran cantidad por venta o trueque por hachas, de las que tienen gran necesidad. Comíamos mucha porque nos cebaba y nos mantenía el vientre suelto. Para conseguirlo cómodamente retorcíamos las cañas para hacer salir el jugo, que recogíamos en nuestras calabazas para beberlo después»[xix]. No era con caña, sino con mandioca con lo que los indios caribes producían una bebida fermentada poco alcohólica, el «ouicou», que consumían en grandes cantidades en sus fiestas.

A partir de los años 1650, para compensar la caída de la cotización del tabaco, ingleses y franceses comenzaron a desarrollar el cultivo de la caña. Es en la Martinica, en 1660, donde encontramos la primera prueba de la presencia del ron: «También se hace aguardiente de sirope de azúcar para los negros y los lacayos»[xx]. Por el lado inglés, fue en Barbados donde al parecer se extendió con mayor rapidez. Un testigo lo sitúa en 1678, junto al azúcar, el algodón y el jengibre, entre las mayores producciones locales[xxi].

En cualquier caso, su difusión debió de ser modesta al principio, pues en 1672 un jamaicano, enumerando las bebidas disponibles en la isla, mencionaba el ponche, pero no el ron solo. Tampoco figuraba en el inventario de una taberna jamaicana y de su bodega, de la misma época[xxii].

Contrariamente a la imagen de Épinal, el ron, siendo ya muy popular entre la población hispánica, no adquirió notoriedad sino paulatinamente entre los filibusteros, y no llegará a ser plenamente adoptado hasta la época de la piratería. En cambio, acabó siendo prohibido en el lado español. Al parecer una cédula del 30 de septiembre de 1714 prohíbe su fabricación y consumo. La hallamos mencionada en la correspondencia entre los gobernadores de Santo Domingo y de Florida. ¿Pero llegó a aplicarse?[xxiii] En el lado francés, en 1713 se decretó una prohibición de venta de

guildive a los negros[xxiv].

Notas al pie

[1] Con la notable excepción de Blackbeard, que se encontró en un momento dado a la cabeza de una pequeña flota (Cordingly, David, *Under…*, *op. cit.*, p. 111).

[2] Según *ibid.*, p. 161, los principales ataques piratas en el Caribe y en la costa norteamericana entre 1710 y 1730 fueron operados en cincuenta y cinco casos desde sloops, en cuarenta y cinco desde «navíos» sin más precisión, en diez desde bricbarcas o bergantines, en cinco desde schooners*, en tres casos desde embarcaciones abiertas (estilo piraguas), y en dos desde sumacas*.

[3] Granadas de mano.

[4] En un combate del 5 al 9 de julio en la costa de Saint Yago entre un pirata francés, «Emmanuel Wynne», procedente de Santo Domingo, y el capitán Saint John Cranby del HMS *Poole*. El pabellón negro con la calavera y los huesos en cruz tenía además un reloj de arena (Hill, Charles, «Episodes…», *art. cit.*, p. 146).

◆ Se trata de una alteración del término que empleaban inicialmente los ingleses para designar el ron, «kill-devil», literalmente «mata-diablo».

Capítulo XVII

Reclutar bien para navegar bien

La elección de la tripulación

En las comarcas del Ponant, el reclutamiento de marinos se realizaba esencialmente en los puertos. Para cada embarque se reclutaba a cierto número de hombres, principalmente de entre los hombres desembarcados al final de una expedición precedente, por exigencia de experiencia en el mar. En contrapartida, los soldados eran de orígenes geográficos de lo más diversos. Por ejemplo, Charles Fleury embarcó en el primer cuarto del s. XVII a dos parisinos, cuatro oriundos del Languedoc y uno del Delfinado. Aparentemente esa expedición se anunció bastante lejos de su punto de partida –¿oficinas de reclutamiento, anuncios públicos al final de la misa dominical, carteles fijados en las puertas de las iglesias?– ya que se vieron llegar a Dieppe tres convoyes distintos de soldados dispuestos a alquilar sus brazos.

En lo que respecta a los aventureros caribeños, también se reclutaban veteranos en los puertos, especialmente en la Tortuga o en Petit-Gôave. Después siempre se podía completar la tripulación peinando las guaridas de bucaneros y las zonas estratégicas de caza filibustera, proponiendo a los aventureros que se encontrase que se asociaran a la operación. En ese caso en particular, las citas se solían fijar en la isla de Vacas o en Bayaha, en la costa norte de Santo Domingo.

En cuanto a los piratas, el problema del reclutamiento era más delicado, tanto más por cuanto que sus buques requerían una tripulación numerosa, tanto para la maniobra como para el abordaje[1]. Aunque en la mayoría de los puertos se podía realizar ese reclutamiento de manera clandestina, las zonasde pesca, como Terranova, donde las condiciones de vida podían ser lamentables, eran auténticos viveros. Igualmente, la presa de un buque mercante incitaba a menudo a los marineros, hartos de su condición, a unirse a ellos. De hecho, los que contaban con algún saber técnico no tenían opción si su especialidad faltaba a bordo. Por las buenas o por las malas habían de firmar su contrato con los hermanos de la costa. Señalemos por último que los esclavos también se veían constreñidos a cambiar de amo, lo cual explica la presencia de negros en la piratería superior a lo normal; aunque no se excluye que los negros rebelados se hubieran enrolado en la piratería por su propia voluntad.

La pieza clave, el piloto

Elemento esencial para el éxito de una operación, se podía reclutar un piloto por su peso en oro. Mantenido en secreto cuando se trataba de un tránsfuga –pues muchos de los pilotos eran portugueses–, su conocimientos de las rutas marítimas le aseguraban una buena posición en la expedición. Citemos el caso de Francisco Díaz Mimoso, nacido en Faro, en el Algarve, casado en Le Havre y naturalizado francés. Fácilmente identificable, pues era bizco de los dos ojos y tenía una cicatriz en el rostro, partió de Le Havre el 13 de mayo de 1559 en el *Pucelle* del capitán Pierre de Comptes[i]. Volvemos a encontrarlo en 1561 a bordo de dos buques robados por los franceses. Más tarde condujo a otros franceses a Honduras para saquear Puerto Caballos. Tras ciertos embrollos con la justicia real, reemprendió su carrera en 1564 y participó en varias presas en la punta de San Antón[ii]. En 1566, condujo a la flota de Monluc a Madeira, y

acabó asesinado en las calles de París en 1567, por orden de la embajada española de Juan de Olaeguí[2].

Citemos, de entre otros pilotos portugueses, a Fulano Borges, Antón Martín, casado en Portugal y en Inglaterra, Andreomo, maestro de cartas marítimas, y Gaspar Fernández. Pero también los hubo españoles, como Bernardo, Bernal y Juan Álvarez de Sevilla, o incluso vascos, como Iñigo Ormaecha.

Pero por supuesto, la gran mayoría de los pilotos eran franceses. Citemos a Jean d'Orleans, piloto del capitán Clérisse, a los hermanos Thomas y Michel Le Vasseur, pilotos de Laudonnière, etc. Mencionemos igualmente a Trebutor, «el mejor piloto que existe en América», según el gobernador De Baas.

Después de 1625, el piloto siguió representando un papel fundamental, al conocer las mejores derrotas, los fondeaderos menos arriesgados y los bajíos a evitar. Si bien ya no se habla de pilotos tránsfugas portugueses o españoles, pues ya se conocían bien las grandes rutas oceánicas, se siguieron empleando rehenes para indicar lugares precisos –puntos de agua y de aprovisionamiento–. Y otros más aceptaron colaborar y suministrar informaciones precisas sobre los movimientos de los barcos. De Graaf, en particular, utilizaba a un informador que le permitió realizar muy buenas presas en las costas de Cuba, un tal Montiel. Durante su proceso se demostró que era abastecedor de carne para De Graaf y que le informaba sobre los movimientos de buques en La Habana.

Las rutas marítimas

Durante la gran época del filibusterismo ponantés, los filibusteros franceses siguieron las mismas rutas marítimas que los ibéricos, en parte gracias a los pilotos tránsfugas.

La ruta «portuguesa» pasaba por las islas de Cabo Verde y

tomaba después rumbo a Brasil.

Los que tuvieran más interés en cargamentos de «ébano» bajaban a lo largo de las costas africanas hasta el Golfo de Guinea, y después proseguían la ruta hacia Brasil. Tras haber bordeado las costas brasileñas, llegaban a las Pequeñas Antillas. De hecho ese era el punto donde se reunían con los que seguían la «ruta española», que pasaban por las islas Canarias, desde donde se lanzaban al océano llevados por los alisios.

Una vez llegados a las Pequeñas Antillas, los aventureros tenían dos rutas por delante. Por una parte, se podía seguir hacia el Sur, rumbo a las islas de Cubagua y Margarita y a los ricos bancos de ostras perlíferas, y por otra parte, se podían bordear las costas de Tierra Firme y sus numerosas aldeas escasamente defendidas (Coro, Río de la Hacha, etc.), en las que siempre era posible hacerse con un cargamento de tabaco o de cacao. Desde allí se dirigían a Cartagena y sus minas de esmeraldas, donde cada año se desarrollaba una intensa actividad comercial con la llegada y partida de la flota de galeones. Por último, llegaban a Portobelo, donde se acumulaban, transportadas por centenares de mulas a través del istmo de Panamá, la plata de las minas de Potosí y las demás riquezas del Perú.

Rara vez remontaban los filibusteros las costas de América central, sino que, con viento de través, cruzaban el Caribe para alcanzar Jamaica, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, donde se encontraban con los que habían tomado la ruta del Norte remontando la cadena de las Pequeñas Antillas.

Al llegar a las Grandes Antillas, las tripulaciones podían hacerse con cargamentos de cuero, azúcar, plantas medicinales, maderas preciosas y cochinilla. También podían merodear a lo largo de las costas de Nueva España, por donde transitaban los navíos con destino a La Habana. Esta

última era el punto de encuentro de la flota de Nueva España y la de Tierra Firme para el regreso a España.

Tras una última escala en Florida para hacer aguada, los filibusteros seguían el *Gulf Stream* y los vientos del Noreste, que los conducían hacia Europa.

Por su parte, los últimos filibusteros y los piratas, considerando que el Caribe se les había quedado pequeño, se lanzaron a través del istmo de Panamá o el estrecho de Magallanes a la conquista del mar del Sur. Otros remontaron hasta Nueva Inglaterra y de ahí a Terranova, donde centenares de barcos pequeños de pesca constituían presas fáciles para avituallarse o para reforzar la dotación[3]. Siguiendo por las Azores y las islas de Cabo Verde, era posible abordar entonces los ricos buques de la Compañía de las Indias que iban o venían de Asia. Después, bordeando las costas de Sierra Leona y de Guinea, el siguiente objetivo eran los buques negreros. A menudo poco armados, no podían oponer demasiada resistencia a aquellos que quisieran adueñarse de ellos. Por último, los piratas viraban por el cabo de Buena Esperanza hasta el Océano Índico, el mar Rojo y el opulento tráfico árabe-indio.

Las escalas

En la segunda mitad del s. XVI, los españoles pusieron en marcha el sistema de la doble flota para el transporte de las riquezas procedentes de América y sus islas. La de Nueva España partía de Sevilla en primavera, destacando algunas unidades con destino a las Grandes Antillas y Honduras, mientras que la flota de Tierra Firme (Venezuela, Colombia, Panamá) salía de España un poco más tarde. Esas dos flotas hacían escala casi sistemáticamente en las Pequeñas Antillas. Después pasaban el invierno en puerto, antes de reunirse en marzo en La Habana para el gran viaje de regreso. El desafío para los filibusteros era apostarse en el lugar adecuado y en el momento preciso para abatirse sobre

presas aisladas.

Algunos buques españoles estaban autorizados a navegar fuera de las flotas y sin pasar por Sevilla. Se trataba sobre todo de negreros que transitaban por las costas de África, de navíos de Canarias o de fragatas que llevaban despachos. Antes de que los españoles trazaran la ruta, no parece que los filibusteros utilizaran las Pequeñas Antillas como escala. El primero de ellos en haber soltado el ancla allí fue, al parecer, Menjouyn de La Cabane, en la isla de la Dominica en 1549. Pero más tarde y durante toda la segunda mitad del s. XVI, el archipiélago se empleó habitualmente para acechar a los españoles. Anteriormente, la estrategia más frecuente consistía en hacer escala en lugares próximos a los sitios ocupados por los españoles, antes de pasar a la ofensiva. De hecho observamos que algunos franceses hacían escala en Mona, isla situada en un punto estratégico entre Puerto Rico y Santo Domingo: «En Mona los corsarios vienen a fondear para ver qué sale»[iii].

Por el lado de Tierra Firme, se reseñaba que «los franceses van a menudo a las islas Baru y desde allí piratean por la costa»[iv].

Aparte de los puertos de embarque, el mar Caribe ofrecía escalas que permitían hacerse con víveres frescos. Mencionemos las islas Caimán y sus tortugas, así como las islas de Coche y Cubagua para ganado abandonado en estado salvaje, en particular cabras[v]. Añadamos que, hacia Cartagena, las islas Fuerte y San Bernardo ofrecían posibilidades fáciles de aprovisionamiento. Antes de emprender una operación importante, los piratas y los filibusteros realizaban incursiones para procurarse víveres. Si estaban dispuestos a pagar, Jamaica y Nueva Inglaterra podían igualmente abastecerlos a mejor precio que los puertos franceses.

En cuanto al carenado de los buques, gustaban del

archipiélago de Jardines de la Reina, al sur de Cuba, o de las islas del golfo de Honduras: Utila, Roatán y Guanaja. D'Ogeron subrayaba las cualidades de esas islas: «Utile, Rottan y la Monague son tres bellas islas en el golfo de Honduras, donde nuestros filibusteros van a menudo a hacer víveres y carenar. La primera es admirable, tiene un puerto maravilloso con una sola entrada, aguas excelentes, frutos, cerdo, tortuga y pescado en cantidad...»[vi].

A lo que Oexmelin añade: «Los lugares que los filibusteros usan para eso [carenar] están al sur de la isla de Cuba, son esas pequeñas islas que llaman los Cayos del Sur. Varan el buque en la costa, se divierten y no comen más que carne de tortuga, que está muy buena y les hace evacuar los malos humores que han ido amasando durante sus libertinajes. Si no paran allí, van a Honduras, donde pueden hallar cuanto deseen, y donde las mujeres indias les dan buena acogida. También van a Boca del Toro, en la costa de Castilla del Oro (o la isla de Oro), a la de Cartagena, Santo Domingo y a otro centenar de lugares que sería muy largo enumerar»[vii].

Otra escala fundamental para el mundo del filibusterismo y de la piratería era Saint-Thomas, en el archipiélago de las islas Vírgenes. Colonizada por los holandeses en 1643, y después por los daneses en 1666, la isla adquirió un estatus de neutralidad que le permitía acoger a todas las partes beligerantes en tiempos de guerra. Los personajes más incendiarios del Caribe fueron allí a hacer escala. Citemos al capitán Pain y su *Trompeuse*, quemada en Saint-Thomas por un corsario inglés que la perseguía desde hacía varios días. Los gobernadores franceses no se engañaban respecto a ese paraíso para filibusteros: «Esa isla sirve de retiro a toda clase de ladrones»[viii]. Por otra parte, Saint-Thomas era también un formidable almacén comercial en el que, sin fijarse demasiado en el origen de las mercancías, se compraba y

vendía de todo, permitiendo incluso el crédito: «Una fragata de Saint Malo que ha hecho una presa de vino de Madeira la ha traído a vender a Saint-Thomas, y ha tomado a cambio unos negros y un crédito de 10.000 escudos para comprar»[ix].

Entre las escalas del mar del Sur, el archipiélago de las islas Marías, al oeste de las costas mejicanas, era muy apreciado: «Hay muchos árboles buenos, se encuentra agua y la caza es abundante, por lo que los corsarios franceses e ingleses que han pasado el estrecho de Magallanes para saquear en el mar del Sur vienen aquí a pasar el invierno»[x]. Una expedición española de reconocimiento, a las órdenes de Francisco Ponce, encontró de hecho trazas de un asentamiento pirata: tres grandes planchas de cedro, una carreta, tejidos, camastros, trozos de tela, muchos zapatos con tres o cuatro suelas, casacas, camisas y calzones, muchas de las cuales parecían proceder de Perú, algunos restos de comida, un pato asado y un montón de harina. Había un pozo disimulado bajo unos ramajes y sal comenzando a cristalizar en una laguna de agua salada[xi].

Las islas del archipiélago de las Galápagos también fueron muy valoradas en razón de su «cantidad de tortugas de tierra y de mar que se cogen con el sable, caza que se mata con palos y gran cantidad de peces que se pescan con caña»[xii].

Más al Sur, el archipiélago Juan Fernández, en la costa de Chile, ofrecía igualmente todos los recursos deseables y un aislamiento garantizado, como pudieron comprobar esos «tres o cuatro compañeros de fortuna, apenados por haber perdido todo cuanto tenían en el juego y salir de estos mares tan pobres como vinieron, [que] decidieron permanecer en la isla de Jean Fernando con la esperanza de que vendrían otros armadores. Les dimos un bote pequeño, una marmita, hachas, cuchillos grandes, maíz y las provisiones que precisaban. Después he sabido que plantaron el maíz,

domesticaron algunas cabras y vivieron de pescado y de aves [...], he oído decir además que esos hombres montaron a bordo de un armador que vino a tocar tierra allí uno o dos años después; y que uno de ellos ha llegado a Inglaterra más tarde»[xiii].

Notas al pie

[1] Cordingly, David (*Under..., op. cit.*, p. 91), aventura la cifra de veinticuatro hombres, o más, para un buque de 100 toneladas, mientras que para un buque mercante similar bastaba con doce.

[2] Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías... op. cit.*, t. I, p. 253. Bourdon, L. (*Francisco..., op. cit.*), opina que más bien habría sido colgado después de un proceso, aunque esta solución radical ya había sido considerada por los españoles según la correspondencia conservada en el Archivo general de Simancas.

[3] Bartholomew Roberts, por ejemplo, hacía presas en esa zona en junio y julio de 1720, y luego en invierno regresaba al Caribe. Blackbeard se hallaba en la costa de Virginia en octubre de 1717 y junio de 1718, pero durante el invierno hacía presas por la parte de San Cristóbal y la bahía de Honduras. (Cordingly, David, *Under..., op. cit.*, p. 89).

CUARTA PARTE

Mitos y realidad

Capítulo XVIII

Hollywood: el filibusterismo fácil

«Allí viviremos sin trabajo y sin penas,
Allí, allí, la Tierra siempre rebosa felicidad»
Ronsard, *Las islas afortunadas*[i]

Por su inmenso éxito desde finales del s. XVII y por sus múltiples ediciones, la obra de Oexmelin *Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes* parece ser el origen del mito del filibusterismo fácil. Oexmelin presenta en él las grandes operaciones victoriosas, omitiendo cuidadosamente los fracasos. Por añadidura, no se mencionan en ningún momento los capitanes filibusteros que jamás conocieron el éxito o que no hicieron más que presas irrisorias, a pesar de que sabemos hoy en día que fueron tan numerosos como los «ganadores». El único fracaso mencionado por Oexmelin fue el del Olonés en 1669, pero el autor había dibujado un retrato tan negativo de él, resaltando su crueldad con los prisioneros, que su trágico final, sacrificado en un rito antropófago, parece justificado. Seguiremos pues la tesis que defiende Gérard Jaeger, según la cual el filibustero, al desaparecer progresivamente de los mares, se convirtió en un héroe cuyo coraje y éxito se ensalzaba.

¡Silencio, se piratea!

Los guionistas de Hollywood hicieron evolucionar de nuevo la imagen de los filibusteros/piratas. Al pretender

convertir en universal el discurso, ya no era cuestión de ensalzar a los héroes franceses o ingleses. Así pues, esos guionistas colorearon la aventura filibustera con una filosofía hedonista, uniendo la búsqueda de un máximo de placer al mínimo esfuerzo. Hollywood llegará a prestarle a los filibusteros un ideal de rentista, con el que Oexmelin adornó igualmente al filibustero Morgan: «Concertó esa cita con vistas a tener a los franceses de su lado y formar una gran flota, con el fin de atacar alguna plaza fuerte donde pudiera haber bastante dinero, para retirarse y vivir más tranquilo y más a gusto de lo que jamás lo había hecho»[ii]. Un *credo* que le convenía perfectamente a una sociedad materialista en expansión, un ideal de felicidad con vocación universal, que transmitirá y mantendrá la «sociedad de consumo».

Y es que en Hollywood, la vida del filibustero parecía muy fácil. Si había esfuerzo, sufrimiento, hambre, disensiones y desánimo, no duraban más que unos días, y el éxito nunca faltaba a la cita. La recompensa también estaba idealizada: ¡jolgorio, brazos acogedores y un cielo clemente! Encontramos aquí los elementos que propician ese sueño: el dinero fácil y el amor en el trópico.

Algunos cientos de libros y de películas más tarde, el público sigue teniendo en la cabeza el mito del «filibusterismo fácil». Se encarna sin dificultad en los rasgos de Borgnefesse, personaje inventado por T'Sterstevens. Así, el filibustero es libre, valiente, deslenguado y vividor, aunque galante con las damas, y capaz de construir sin gran esfuerzo una pequeña fortuna. La fuente de T'Sterstevens es también Oexmelin, de modo que ese mito se construyó igualmente en referencia al filibusterismo caribeño.

¿Es el filibustero un hombre libre?

Contrariamente al relato de Oexmelin, los hombres de esa época no siempre gozaban de libertad de movimientos. De

hecho, en el Caribe, desde el momento en que se constituyeron los poderes coloniales, había que obtener un permiso del gobernador para aparejar. Ese fue el caso en la isla de la Tortuga. Por ejemplo, el capitán Bréha, por motivo de la amenaza de guerra, no pudo obtener la autorización para abandonar la isla. Cayó en manos de los españoles y fue ejecutado.

También se puede plantear la cuestión de la libertad desde otro punto de vista: ¿enrolarse como filibustero era siempre un acto voluntario, o en ocasiones obedecía a factores externos? Si por un momento adoptamos el punto de vista de un hombre nacido en Santo Domingo en los años 1660, nos daremos cuenta de que se le ofrecían tres caminos para subsistir. En primer lugar, podía intentar que lo contrataran como obrero en una plantación de tabaco o de índigo, un trabajo extenuante y mal pagado y bajo la palmeta de un dueño o capataz exigente. En segundo lugar, también podía intentar llevar la vida libre pero particularmente ruda de un bucanero, aislado en las sabanas y a merced de un desembarco español. Por último, podía hacerse a la mar, arriesgando su vida pero con la perspectiva de volver de una campaña con un pequeño peculio para establecerse en alguna parte. A la fuerza, la libertad de elección en semejantes condiciones estaba algo sesgada.

En época de crisis agraria, la elección se veía aún más restringida. ¡Era el filibustero, la bucanería o la miseria! Así pues, fue la necesidad de subsistencia lo que llevó a muchos jóvenes a hacerse filibusteros. Endeudados con los taberneros, se veían obligados a aceptar la primera ocasión que se presentase para pagar sus deudas, cosa que el gobernador Cussy llamaba «emprender a golpe de desesperación»[iii].

Asimismo, algunos se vieron embarcados en una operación de filibusterismo en contra de su voluntad. Fue el

caso de los esclavos y de los contratados, cuyo patrón podía perfectamente alquilar sus servicios a otro capitán. Otros más fueron enrolados por la fuerza tras el apresamiento del buque que los llevaba, por poseer algún saber técnico que faltase en el buque filibustero en cuestión, como hemos visto.

¿Es el filibustero un vividor y un galán? ¿Es afortunado en el amor?

En las películas hollywoodienses el capitán filibustero es un vividor por vocación, generalmente un galán, y tiene cierto éxito con las damas. En la realidad, con excepción del mundo de la bucanería donde algunos llegaron a instalarse y a tomar mujer o compañera, el mundo del filibusterismo fue poco más o menos exclusivamente masculino. De ahí la tentación, tras una campaña, al igual que cualquier marinero después de varios meses en alta mar, de «ligotear» en las tabernas con las prostitutas. Las mujeres blancas eran escasas, normalmente las víctimas eran esclavas negras o amerindias raptadas de Tierra Firme. Hay que añadir que la Compañía de las Indias trajo a veces mujeres blancas casaderas, que fueron vendidas como empleadas.

En ambos casos, el contexto parece difícil para andarse con galanterías. Algunas de esas uniones temporales pudieron desembocar en felices matrimonios después de que el filibustero hubiera ganado algunos reales de a ocho que le permitieran dejar la profesión o adquirir una plantación. En lo que respecta al amor, los testimonios de la época son muy escasos. Oexmelin se contentó con anotar la buena acogida que las mujeres indias de Honduras le reservaban a los filibusteros[iv].

En verdad, resulta difícil imaginarse a esos guerreros a menudo desdentados, con cicatrices en la cara y en ocasiones con algún miembro amputado, bailando en los salones y despertando pasiones… No obstante, dos autores revelaron su buena fortuna con las mujeres españolas de la

alta sociedad. El primero, Raveneau de Lussan, que refirió: «En medio de todo aquello tuve también una aventura. Entre nuestros prisioneros había una joven dama recién enviudada del tesorero de la ciudad, que había caído en aquella operación [...], me propuso que me ocultara con ella en cierto lugar de la isla hasta que nuestros agentes partieran; que después me llevaría a Guayaquil para casarse conmigo; que haría que me dieran el puesto de su marido y me haría entrar en posesión de la gran fortuna de la que disfrutaba.» Pero Raveneau rechazó sus avances: «Me decidí a no aceptarlos, a pesar del dolor y las lágrimas de mi agradable española»[v].

Nuestro segundo filibustero «don Juan» relató sus galantes aventuras en la *Relation de l'expédition des flibustiers de la Plata*. En ruta hacia Panamá después de un periodo de detención, pasó seis semanas en Santiago, en el actual Chile: «Poco a poco me gané la confianza de los religiosos, y entre otros del provincial, que me presentó a una de sus devotas que era viuda, joven y hermosa, llamada Juana Accuedo, con una fortuna de 70.000 u 80.000 cabezas de ganado y cuarenta esclavos que valen cada uno 500 ó 600 libras. Ese buen religioso quería que desposara a esa dama... El acceso de que gozaba a esa dama me hizo conocer a otras con las que pasaba el tiempo, pues en ese país se vive tan libremente con las mujeres como en Francia [...], antes de partir fui a despedirme de las damas para agradecerles el honor que me habían hecho por aguantarme en su casa y por sus larguezas para conmigo. Ellas me demostraron su enfado por mi partida»[vi].

¿Fantasmadas, fanfarronería gala o estricta verdad?

¿Es valiente el filibustero?

En la representación idealizada del filibustero, siempre se pinta al hombre como valiente, temerario e intrépido; maneja mejor que nadie las armas, tanto la espada como la

pistola de abordaje, y nunca duda en trepar a lo alto de la arboladura para caer desde el cielo sobre el malvado enemigo. Sin lugar a dudas, fueron valerosos, aunque sólo fuera por enfrentarse al océano con todas sus incertidumbres. Pero de ahí a considerarlos temerarios y tenaces hasta la muerte, hay un abismo que sería imprudente pretender franquear.

Si examinamos con un poco más de atención las características de los navíos que solían atacar, nos daremos cuenta de que la mayoría de las presas estaban poco o nada armadas. ¡De hecho, nuestros fervorosos aventureros no vacilaban, cuando los navíos enemigos estaban dotados de una poderosa artillería, en huir del combate para evitar convertirse ellos mismos en la presa! Muchos declararon con honestidad que jamás buscaron verdaderamente la gloria, sino tan sólo el botín. ¡Valientes, en ocasiones, pero suicidas, nunca!

A menudo la situación fue similar en lo que respecta a las incursiones terrestres. Rara vez se vio a filibusteros salir al asalto en inferioridad de número. Así, en Santo Domingo, Puerto Real contaba con quince habitantes cuando los filibusteros lo asaltaron; y cuando se sabe que la tripulación de un buen navío del Ponant era obligatoriamente superior a los quince hombres… Otra acción brillante: en 1630, los holandeses consideraron más prudente reunir a mil doscientos hombres para saquear Santa Marta, pero claro, es que su fuerte lo defendían… ¡cuarenta y ocho hombres![vii]. Por último, en Vera Cruz, en 1683, las fuerzas filibusteras eran diez veces superiores a las de los españoles.

Concluyamos diciendo que entre, por un lado, los filibusteros, curtidos, bien armados, a veces famosos y que no tenían nada que perder, y por otro las tropas españolas, compuestas en parte por hombres de cierta edad[1] o por batallones de indígenas poco motivados, a menudo mal

armados y en ocasiones desmoralizados por el retraso de la soldada, la lucha era desigual. Y más en general, ocurría que desde la derrota de la Armada Invencible en 1588, el poderío marítimo español estaba en decadencia. En esta segunda mitad del s. XVII, España tenía a menudo dificultades para reunir buques armados con que escoltar a las flotas anuales.

¿Es rico el filibustero?

Si bien algunos filibusteros lograron amasar un verdadero tesoro, la mayoría de ellos no conoció jamás la fortuna. Las causas son múltiples. Para empezar, el filibusterismo constituía una actividad que no se practicaba más que unos pocos años. Un autor que estudió una población de filibusteros ingleses demostró que, en un periodo de diez años, ésta se había renovado por completo. De doce capitanes que recibieron una patente de corso entre septiembre de 1662 y julio de 1663, siete habían muerto hacia 1671, uno estaba prisionero, dos se habían convertido en hacendados y dos se dedicaban a cortar madera[viii].

Por añadidura, sólo una parte de las expediciones fue realmente lucrativa. En lo tocante a las presas en mar en el Caribe, esencialmente se constituían de buques que comerciaban «de India en India» que sólo rara vez transportaban metales preciosos o monedas. Contrariamente a la creencia más extendida, durante dos siglos la flota de galeones que transportaba el dinero no fue apresada más que una vez: lo hizo en 1628 Piet Heyn, entonces a la cabeza de una auténtica flota de guerra de veinte navíos.

Por suerte, o gracias a buenos informadores, algunos lograron aun así dar un buen golpe. De Graaf apresó, al principio de su carrera, el transporte de la paga de ciertas guarniciones españolas en el Caribe. Otros, recorriendo zonas que aún no habían sido sistemáticamente saqueadas por los piratas europeos, como el mar Rojo, el océano Índico o el mar del Sur, amasaron hermosos botines, suscitando

inmediatamente nuevas vocaciones.

Señalemos otro problema. Después de una expedición exitosa y de regreso a la Tortuga o a Petit-Goâve, todos los filibusteros se precipitaban a comprar los mismos productos, haciendo que los precios subieran rápidamente y disminuyendo así el poder adquisitivo de su botín. Además, después de tantas privaciones y emociones, algunos no podían impedir dilapidar sus recursos en festines y comilonas diversas hasta que éstos se agotaban, condenándose así a volver a embarcarse lo antes posible. Oexmelin nos ofrece una explicación sobre ese tipo de comportamiento. «Cuando se les pregunta qué placer encuentran en despilfarrar en tan poco tiempo y con semejante prodigalidad sus riquezas, que amasan con tanto esfuerzo y sufrimiento, os contestan ingenuamente: 'Expuestos como estamos a una infinidad de peligros, nuestro destino es muy diferente al del resto de los hombres. Hoy estamos vivos y mañana muertos, ¿cómo vamos a pensar en amasar y escatimar el dinero? No tenemos en cuenta más que el día en que estamos viviendo, nunca el que vamos a vivir. Nuestro empeño es más vivir la vida, que ahorrar con qué conservarla'»[ix].

Algunos de los más grandes, como De Graaf, dilapidaban así los resultados de sus presas. Finalmente, fue gracias a su puesto de lugarteniente del Rey en la región de Isla de Vacas, y sobre todo por un rico matrimonio, por lo que acabará teniendo una vida acomodada.

Incluso Tristan, que no obstante fue uno de los mejores filibusteros de su época, se vio en un momento dado reducido a la mendicidad por las calles[x].

Idénticas constataciones se podrían hacer respecto a los hombres de la piratería. Así, Calico Jack Rackam, durante un crucero de dos años en el Caribe, apresó ciertamente más de veinte navíos, pero la mayoría de ellos no eran más que

simples buques pesqueros o pequeños barcos de cabotaje que no le reportaron casi nada. Por ejemplo, en una goleta no encontró más que cincuenta rulos de tabaco y nueve sacos de guindilla[xi].

Otros en cambio saldrían adelante invirtiendo sus ganancias en una plantación, en una parte de un barco o en mercancías para revender en Europa, aunque siempre podían volver al corso para aumentar su capital, dejando sus asuntos en manos de un socio. En la Martinica, se cita el nombre de Dubuc. En Guyana, el de François Rolle, que llegó a Cayenne después de muchos años de corso en el mar del Sur, se compró esclavos y una plantación, se casó y se convirtió en un personaje importante de la colonia. Estos ejemplos se multiplicaron para aquellos que tuvieron la inteligencia de apostar por el azúcar, entonces en pleno auge.

Igualmente, en el océano Índico, durante la gran época de la piratería, la riqueza de ciertas presas permitió a los que tuvieron la pericia de aprovecharse de las amnistías e invertir inmediatamente su capital en una plantación en Bourbon, cambiar de estatus social y convertirse en notables[2].

Oexmelin, culpable

Si la flamante imagen del filibustero hollywoodiense y la del «filibusterismo fácil» salen algo descoloridas tras su confrontación con la realidad, la propia fuente que les dio origen es también objeto de críticas. Meter Earle[xii], que confrontó el texto de Oexmelin con los archivos, se lamenta de la escasa fiabilidad de ciertos pasajes. Así, opina que Oexmelin no pudo participar en todas las campañas que describe, sino que las oyó contar en tabernas, pues si hubiera sido testigo de ellas no cometería errores tan grandes.

Michel Christian Camus amplió la crítica[xiii]. Hizo notar que nunca se llegó a encontrar el manuscrito original. El

texto fue publicado sucesivamente en varias lenguas: holandés, inglés, alemán, español y francés, y a cada vez en una versión adaptada a las susceptibilidades nacionales de cada uno. Tomando como referencia la edición francesa de 1699, la que se ha reeditado más frecuentemente en francés, demostró que cuatro capítulos fueron copiados de otros autores y que otros cinco fueron parcial o enteramente inventados para aderezar el conjunto, como un episodio que ponía en escena a un aventurero español instalado en su castillo en plena jungla. Oexmelin se equivocó en numerosas ocasiones en las fechas. Además, la existencia del filibustero Monbars el Exterminador se consideró más que dudosa. Ese personaje de Monbars se habría fijado la misión de hacer pagar caro a los españoles el exterminio de los indios. Michel Christian Camus subrayó, con razón, que dicho personaje no había dejado huella alguna en los archivos. No es imposible que hubiera existido y que se hubiera cruzado con Oexmelin en el azar de una campaña o de una taberna, o que su historia le hubiera sido contada por otros. Pero no se trataría entonces de un capitán, sino de un simple soldado. Sea como fuere, seguramente la ficción superó a la realidad.

Hoy por hoy, el filibusterismo hollywoodiense ya no vende. Algunos directores siguen explotando en ocasiones el filón, pero incluso los más sutiles, como Polanski, acumulan tranquilamente los clichés del género, para subrayar mejor su límite o a veces su vacuidad.

Por el contrario, hay un fenómeno nuevo desde hace algunos años: en particular desde mayo del 68, se viene desarrollando otro enfoque del filibusterismo y de la piratería que de buena gana calificaría como «libertario». Los filibusteros/piratas habrían constituido una sociedad en cierto modo vanguardista, compuesta de rebeldes libertarios que predicaban la abolición de las clases sociales y de la esclavitud, y que reivindicaban la igualdad económica, la

supresión de la propiedad privada y la igualdad política de los hombres y las razas en un sistema democrático…

Notas al pie

[1] Tenemos un hermoso ejemplo de la venerable edad que podían tener algunos militares españoles en las Indias: Don Martín Cabeza de Vaca, que estaba al frente del castillo de Araya. El 2 de febrero de 1705 se nombró a un subalterno para segundarlo, dada su avanzada edad. Pero él no quiso saber nada de aquello, e incluso suscitó la desobediencia entre los soldados. El subalterno pasó el relevo. El 2 de junio de 1706 el gobernador volvió a pedir un auxiliar, ¡pues Don Martín tenía ochenta años! Estaba sordo e inválido, y ya no podía servir. Al año siguiente seguía en su puesto, a pesar de que fue calificado de capitán decrépito. En enero de 1709, se seguía hablando de jubilarlo. No se conoce el final de la historia, pero hay muchas probabilidades de que muriera en su puesto (véase AGI, Santo Domingo 596. Gobernador Alberto de Bertodano, 23 de junio de 1706).

[2] Boucher, Antoine (*Mémoire…, op. cit.*, 1989, pp. 102-103), cita a Jean Leroy, que desembarcó de un barco pirata con 2.800 escudos, Jacques Siboale con 4.500, Pierre Héros del mismo pirata con 2.600, y Rabin o Robert con 4.000 escudos.

Capítulo XIX

El tesoro de los piratas

Otro mito vinculado a la piratería, y que merece por sí solo un largo desarrollo, es el del tesoro de los piratas. En la mayoría de los casos, se trata de un cofre escondido en una gruta en una isla desierta, aunque en ocasiones son los restos de un naufragio, cuyas bodegas estarían repletas de oro… En el s. XIX, *La isla del tesoro*, novela de Robert Louis Stevenson, fue su más bello exponente, mientras que en el s. XX Hollywood se adueñó ávidamente del tema.

En efecto, a todo gran pirata va ligada la historia de un tesoro. En el Caribe, los portorriqueños sueñan con el tesoro del pirata Cofresi, que hizo estragos tardíamente en la región, en el s. XIX, y que habría enterrado su botín en una de las numerosas cavidades naturales de la pequeña isla desierta de Mona.

Al norte de las Pequeñas Antillas, algunos suponen que el tesoro de Monbars el Exterminador, como hemos visto un personaje cuya realidad, no obstante, no está asegurada, estaría enterrado en la isla de Saint-Barthélemy. Incluso se pueden encontrar algunos detalles sobre su localización: «Entre la ensenada del gobernador y la de la gran salina, a 38 pies de una roca señalada con tres marcas y girada sobre su base, al abrigo de las fuerzas del viento y de las olas, en un recodo por donde fluye un arroyo. Ese tesoro se compone de monedas de oro, perlas finas y esmeraldas, tantas como para llenar una chalupa entera»[i].

El pirata Kidd también tiene el suyo en la isla de Anguilla o en la isla Gardiner, en la costa de América del Norte…

La isla del coco: una isla, tres tesoros

El prototipo de la isla del tesoro sigue siendo la isla del Coco, al oeste de Costa Rica. Hoy en día está protegida como espacio natural, pero hace pocos años se seguían organizando búsquedas del tesoro. Hay que decir que supuestamente custodia tres… El de Davis, un filibustero inglés de finales del s. XVII que huyó a la bahía de la Esperanza; el de Bennet Graham, llamado Benito Benítez, en la bahía Wafer; y por último, el de Thompson, en la bahía Chatham.

No tenemos información alguna sobre las circunstancias que habrían conducido a John o Edward Davis a dejar un tesoro en esa isla. En cambio, sí sabemos algo más sobre la historia de Benet Graham. Cuando gobernaba el *HMS Devonshire*, en misión en el Pacífico, este capitán decidió, por razones desconocidas, hacerse pirata. Entonces se adueñó de un negrero británico que rebautizó como *Relámpago*, para luego atacar a dos galeones españoles que regresaban de las Filipinas. Huyendo de buques de guerra que le pisaban los talones, se habría refugiado en la isla, donde habría enterrado el tesoro. Algún tiempo después, fue capturado y ahorcado. En 1854, el vapor *Francis and Steel*, fletado por la Compañía de prospección de la isla del Coco, propiedad de Main and Winchester, corredor de seguros de San Francisco, entraba en la isla llevando a bordo a Mary Welch, que no era otra que la viuda de Bennet Graham… A la fuerza enterada del proceder de su difunto marido, no habría encontrado sin embargo el lugar. Hemos de señalar, no obstante, que algunos historiadores ponen en duda su existencia, e incluso la del propio Bennet Graham. Suele ocurrir, cuando se trata de tesoros…

En cuanto al tesoro de Thompson, hemos de poner rumbo

a Perú. En 1821, los ejércitos revolucionarios estaban a las puertas de Lima. De modo que se decidió poner a salvo las riquezas de que se disponía, sacándolas de la ciudad. El *Mary Dear*, navío de un capitán escocés llamado Thompson, habría sido el elegido para esa misión. En alta mar, el segundo de a bordo sublevó a la tripulación, tomó el mando y encarceló al capitán. Entonces se puso rumbo a la isla del Coco, para ocultar allí el tesoro; ¡decididamente, se había convertido en una costumbre! Tras hacerse de nuevo a la mar, el *Mary Dear* fue apresado por un buque de guerra español, y toda su tripulación fue colgada excepto Thompson y su segundo, que se declararon dispuestos a revelar el escondrijo. Entretanto, lograron escapar y los recogió un ballenero inglés. El segundo murió, de manera que Thompson se quedó como único poseedor del secreto. Nunca regresó a la isla del Coco, pero se lo confesó todo en su lecho de muerte a un tal John Keating, en cuya casa se había refugiado en Saint-Jean de Terranova. De la manera más sencilla del mundo, Keating organizó una expedición en 1844 y, esta vez sí, encontró un tesoro. Pero nadie puede afirmar que realmente se trate de las riquezas de Lima. Desde entonces, la isla ha atraído a toda una muchedumbre de buscadores de tesoros, entre los cuales se encuentra el simpático aventurero francés Robert Vergnes, que pasó allí varias temporadas desde 1962[ii], así como August Gissler, que permaneció allí, en vano, durante dos décadas.

El mito del mapa del tesoro

El 7 de julio de 1730, el pirata La Buse arrojó como pasto a los mirones que esperaban su ejecución el esbozo, garabateado durante su cautividad, de un mapa del tesoro en forma de criptograma, gritando: «¡Mis tesoros para quien sepa comprenderlo!». ¿Se trataba de un último sarcasmo arrojado a la cara de los biempensantes, o de una auténtica llave de las riquezas? Si se reflexiona, se podría hacer la

misma observación respecto a Edward Teach. La víspera de su muerte, le preguntaron dónde había escondido su tesoro, y contestó que nadie más que él y el diablo conocería jamás el escondrijo. ¿No se trataría más bien, de nuevo, de una fanfarronada?, pues en su carrera no tuvo ocasión de saquear ricos navíos. Idéntica observación respecto a Kidd, el cual, aparte del *Quedah Merchant*, nunca no hizo ninguna presa de consideración.

A pesar de que, antes de su arresto, La Buse pareciera estar más bien sin blanca, esto no impidió a algunos buscar activamente aquel tesoro. Una copia de ese mapa se habría encontrado en el s. XIX en las Seychelles, entre los papeles de un tal Nageon de L'Étang. En 1949, un rico inglés dilapidó en vano su fortuna excavando en la playa de Bel Ombre, al norte de la isla de Mahé, en las Seychelles, mientras que Erick Surcouf y un americano, Robert Graf, prefirieron buscarlo en isla Mauricio. ¡Añadamos que aún se venden, bajo cuerda, mapas «auténticos» con el emplazamiento del tesoro!

¿Sueños o archivos?

Hemos de reconocer que nunca hemos tratado de verificar en profundidad la veracidad de estas «bonitas historias», que a primera vista nos parecen bastante inverosímiles. Detengámonos en el «tesoro de Lima». Cuando, en 1671, los filibusteros de Morgan estaban a las puertas de la ciudad, los ricos habitantes confiaron efectivamente parte de sus valores a un buque poderosamente armado cuya misión consistió en alejarse de la ciudad hasta que la situación se estabilizara. No obstante, en 1821, las autoridades de Lima habrían sido muy ingenuas confiándole sus tesoros a un buque mercante comandado por un extranjero, sin tomar alguna precaución particular. Tanto más por cuanto que no se trataba de una invasión extranjera sino de luchas políticas internas.

A propósito de Bennet Graham, nos sorprende leer que fue ahorcado sin que se le intentara arrancar el secreto. Los archivos conservan sin embargo múltiples relatos de prisioneros que intentaron negociar su libertad a cambio de una revelación sobre el emplazamiento de un tesoro o de un buque que transportase fabulosas riquezas. Aunque esta gestión no siempre tuvo éxito, al menos fue regularmente intentada. Por ejemplo, el 12 de mayo de 1701, un tiempo antes de su ejecución, William Kidd trató en vano de impresionar a sus jueces intentando hacerles creer que un buque con un rico cargamento estaba fondeado en Santo Domingo[iii].

Por último, no sería difícil verificar en los archivos españoles la realidad de los tesoros de la isla del Coco. Se debe poder encontrar, en la correspondencia pública o privada, la realidad del apresamiento de dos galeones de regreso de Manila en cierta fecha (los que Bennet Graham dijo haber desvalijado), o la transferencia de las riquezas de Lima y su desaparición en un buque mercante guiado por un escocés. ¡Pero algunos buscadores de tesoros prefieren perseguir sus sueños antes que efectuar esa investigación y volver bruscamente al mundo real!

El tesoro no es lo que se cree

Los piratas, así como los filibusteros, formaban parte integrante de los circuitos económicos. Muchos audaces comerciantes de Nueva Inglaterra no vacilaban en cruzar los océanos para aprovisionar a los piratas del océano Índico y velar por que no les faltase de nada en lo que se refiere a alcohol, ropa o municiones, a cambio de su botín. Los comerciantes árabes de Zanzíbar y de Mombasa también se quedaron con parte de las presas. Una vez realizado el reparto, muchos filibusteros no eran nada proclives a ahorrar, y el juego y la bebida consumían pronto sus recursos. A menudo únicamente los jefes, favorecidos por un

reparto desigual de las riquezas, podían esperar conservar un pingüe capital. Éste les serviría, llegado el caso, para negociar su libertad y su seguridad con ciertas autoridades complacientes, como pudieron ser algunos gobernadores de Nueva Inglaterra o de las Bahamas. De modo que, contrariamente a la leyenda, rara vez se ocultaba el tesoro. Algunos se enterraron provisionalmente para evitar los robos entre filibusteros y para ponerlo a salvo antes de tomar contacto con las autoridades; en caso de que las negociaciones se pusieran feas, más valía no correr el riesgo de la confiscación.

Recordemos una vez más que el objetivo de los piratas y los filibusteros era enriquecerse y acceder a una vida mejor, ¡y no dejar tras de sí, al fondo de una gruta, el tan esperado Potosí!

En cuanto a las excavaciones submarinas llevadas a cabo en buques piratas, idéntica constatación: hasta el momento ninguno ha suministrado fabulosos tesoros monetarios, a no ser el *Speaker*, navío del capitán inglés John Bowen que naufragó en isla Mauricio en 1702 y fue hallado por James Dumas y Patrick Lizé[iv], o el *Whydah* de Bellamy, estudiado por Barry Clifford en 1984[v]. En el segundo caso, con el fin de impresionar al lector y al inversor, los periódicos publicaron en titulares, antes incluso de que comenzara la prospección, que se iba a descubrir un tesoro de al menos 400 millones de dólares. Una vez concluida la operación, después de haber desembolsado 6 millones de dólares, apenas se pudieron subir a la superficie unos 8.000 reales de a ocho de plata, españoles, y de hecho en dudoso estado. ¡Flaco botín, sabiendo que un real de a ocho pesa 27,5 gr. y que la plata se vende actualmente a unos 188 euros el kilo en París!

En el *Speaker* se hallaron seis monedas de oro (dinares y ducados), y algunos objetos, como instrumentos de navegación (astrolabio) que poseen un valor comercial real,

además de su inestimable valor científico y museográfico. En realidad, los auténticos tesoros de estas operaciones son estos descubrimientos. Estudiados científicamente, esos emplazamientos únicos pueden suministrar muchísimos datos arqueológicos e históricos, además de colecciones museográficas irreemplazables.

Pero no nos hagamos ilusiones, al mito del tesoro pirata, presente en nuestras mentes desde la infancia, ¡todavía le queda mucha guerra que dar!

Capítulo XX

El filibusterismo libertario

Los orígenes de la teoría libertaria

Tradicionalmente, los defensores del filibusterismo libertario se apoyan en dos grandes fuentes: los relatos de Oexmelin y los del capitán Charles Johnson, alias Daniel Defoe. Las ideas libertarias relacionadas con el filibusterismo las desarrolló particularmente Gilles Lapouge, así como Michel Le Bris, en distintos artículos[i].

Más recientemente, sus convicciones se han visto reforzadas por la publicación del ensayo de Christopher Hill, *Radical Pirates?* Este último revela algunas ideas pertenecientes al filibusterismo y a la piratería y procedentes de los *disenters* o disidentes ingleses. El origen de esas disidencias fue político, como es el caso de los *Levellers* (Niveladores) o los *Diggers* (Cavadores), pero también religioso, como los anabaptistas o los cuáqueros. Son hombres que alimentaron notablemente el debate ideológico durante la revolución inglesa de 1648. Michel Le Bris, en «Les Anges noirs de l'utopie», reprodujo de hecho una de las sentencias más fuertes del disidente William Rumboldt: «Ningún hombre ha nacido con una silla y unas riendas en la espalda, y tampoco ningún otro ha nacido con unas botas y unas espuelas para montarlo.» En cuanto a los Niveladores, predicaron la obligación de dar un trabajo a todos, así como la redistribución de las riquezas. Los Cavadores apelaban a la defensa de todos los pueblos

oprimidos de Inglaterra y del mundo entero para el advenimiento de un nuevo reino de libertad. Y en lo que respecta a la disidencia religiosa, los anabaptistas fueron abiertamente igualitaristas, mientras que los cuáqueros iniciaron muy pronto las reflexiones sobre la esclavitud que iban a conducirlos a la vanguardia del abolicionismo en Nueva Inglaterra. Y fue justamente esa vanguardia, portadora de ideas radicales, la que emigró a las colonias inglesas de América.

Los defensores de la teoría del filibusterismo libertario estudiaron a Oexmelin y postularon la existencia de un sistema de solidaridad que les pareció revolucionario. Primer ejemplo: el reparto del botín implicaba una indemnización prioritaria a los heridos, pues el que había perdido un ojo recibía cierto número de reales de a ocho… Segundo ejemplo: la manera de esquivar las desigualdades sociales basadas en las riquezas, gracias a la facilidad con la que los filibusteros podían procurarse su «medio de producción» (un barco armado para el corso). Desde ese momento, la jerarquía social basada en el linaje y la fortuna ya no tenía sentido. Por último, se aventura la idea de que el capitán era elegido y revocable por la asamblea de filibusteros, e incluso que no era capitán más que durante el tiempo de una campaña.

Por otra parte, en Defoe, en un capítulo consagrado a un personaje llamado Misson y su ciudad utópica, «Libertalia», se ponía en práctica la democracia, mediante la participación de cada uno en las decisiones comunes. Un poco más adelante, predica la abolición de la esclavitud: «Para edificar a sus hombres, Misson añadió que comerciar con los propios semejantes no podía ser acorde a la justicia divina, que el poder de decidir sobre la libertad de otro no pertenecía a nadie; que aquellos que venden hombres como se venden los animales en tanto que profesan un conocimiento ilustrado

de la divinidad estaban demostrando que su religión no era más que una farsa, que no se diferenciaban de los bárbaros más que por el nombre, siendo su conducta igual de inhumana»[ii].

Misson también proponía «borrar las fronteras entre las naciones francesa, inglesa, holandesa y africana, con todo lo marcadas que estuvieran»[iii].

Y por último, alentaba la igualdad entre los hombres de la tripulación repartiendo equitativamente el botín entre todos. Paradójicamente, parece ser que la igualdad que pretendía asegurar a los hombres de todos los colores y de todas las nacionalidades no concernía a las mujeres. De hecho Misson casa a varias a la fuerza con sus hombres: «Para poblar Libertalia, tenían necesidad de mujeres para aquellos compañeros que aún no estuvieran casados [...]. Después de haber apresado un buque árabe, escogieron pues cien muchachas de entre doce y dieciocho años que iban de peregrinaje con sus padres. Los lamentos que provocó la separación indispusieron tanto a Misson que con gusto hubiera renunciado a ese proyecto, de no ser porque sus hombres lo obligaron a llevarlo a cabo»[iv].

Otra paradoja: respecto a los antiguos esclavos negros, el compromiso intelectual de Defoe se topaba con las representaciones culturales dominantes en su época. En efecto, nada más ser liberados de un negrero y llegados a Libertalia, se les asignaban los trabajos más duros, pero en calidad de «hombres libres»: «Se emplearon los esclavos liberados del último corso para perfeccionar el embarcadero, pero tratándoles como hombres libres. Conscientes de la mejora de su suerte, éstos se mostraban extremadamente fieles y eficaces. Los habíamos repartido en grupos de cuatro, cada uno dirigido por un blanco»[v]. Tal vez aquellos «nuevos hombres libres», si hubieran tenido verdaderamente elección, hubieran preferido regresar a su

pueblo con sus familias antes que verse embarcados en esa utopía propia de la cultura europea.

Sobre el sistema de solidaridad

En realidad, Oexmelin y Defoe no inventaron nada. En los años 1590, durante las campañas de Drake, los marineros ya habían puesto en marcha la «Chatham Chest», la caja de Chatham, que permitía indemnizar a los filibusteros heridos o lisiados para que no se vieran obligados a vivir en la calle, de la limosna. Mucho antes, con los *Rôles d'Oléron* –uno de los primeros textos de derecho marítimo, fechado a finales del s. xii–, ya existían las cajas de solidaridad para socorrer a los heridos o a las viudas de los desaparecidos en el mar. Ese sistema correspondía al principio de solidaridad en el seno de una corporación, como se practicaba en todas partes en la Edad Media.

En cambio, se les puede reconocer a los Hermanos de la Costa el mérito de convenir que no se abandonaría la campaña hasta que no hubiera bastante dinero para compensar a los heridos y lisiados.

Sobre la facilidad de hacer presas

Para sus defensores, el sistema libertario era tanto más real por cuanto que las presas parecían fáciles, a decir de Oexmelin. Esto remata un cuadro idílico del filibusterismo que se presta divinamente a ser recuperado, a pesar de estar un poco alejado de la realidad, que era verdaderamente más compleja. Los demás cronistas nos relatan a menudo fracasos frente a navíos más potentes o a ciudades muy bien protegidas. ¿Y qué decir de los grandes, como Granmont, que permaneció seis meses con las manos vacías en las costas de Cuba?

En realidad, Oexmelin evita cuidadosamente hablar de esos capitanes que no tuvieron éxito alguno, como Pierre Ubinet, que reconoció que llevaba en el corso dieciséis años

pero hacía trece que no había capturado nada[vi].

Sobre la democracia entre los filibusteros

¿Reinaba la igualdad entre los marinos? Para empezar hay que distinguir dos tipos de situaciones.

En el caso más común, el capitán o la tripulación no eran dueños del barco. En tal situación, ¿qué intereses se suponía que defendía el capitán? ¿Los del propietario, los del abastecedor o los de la tripulación? Parece verosímil pensar que el capitán defendía esencialmente los intereses de los propietarios, pues no lo habían elegido sus hombres. El capitán estaba en una posición delicada. Era el único que conocía el destino final del viaje, tenía que imponer su autoridad a sus hombres y no podía apoyarse en la autoridad del rey para hacer valer su punto de vista, aunque tuviera una patente de corso. No podía haber igualdad en ese sistema, pero si no mandaba «de manera equitativa y con razón», podía enfrentarse a un motín y, como fue el caso de Fleury, verse encerrado en su cabina durante varios días. Por lo general, cuando una parte de la tripulación estaba en desacuerdo con su capitán, desertaba, se iba a otro barco o bien la expedición se dividía en varios grupos, como en el caso de Michel Le Basque, que se separó del Olonés en las costas de Honduras. Pero el capitán se quedaba en su sitio.

En cambio, si la tripulación era propietaria del buque, la situación era muy distinta. Los hombres de Montauban lograron así comprarse un barco, después de hacer una presa, y eligieron a Montauban como capitán. De hecho estaban muy orgullosos de esa igualdad. Lequoy, que se hacía llamar «compañero filibustero», exigió, tras su captura, que durante el proceso verbal constase en su interrogatorio que «a bordo, después del capitán, somos todos iguales»[vii]. En ese caso, el capitán elegido podía ser revocado por la mayoría de los votos de la tripulación. Eso fue lo que le ocurrió al capitán Sharp, elegido por sus

compañeros y más tarde recusado por «cobardía» en las costas pacíficas. Hay que añadir que esos hombres se reunían para tomar las decisiones importantes, como la ruta a seguir. Ciertamente, el capitán tenía la última palabra, pero aquí estamos más cercanos a la visión del filibusterismo libertario transmitido por el inglés Dampier y por algunas partes de la obra de Oexmelin.

Recordemos no obstante que Dampier conoció sobre todo el filibusterismo en el mar del Sur, donde la mayoría de los filibusteros, después de haber quemado su buque por el Caribe y roto el contrato que les ligaba al propietario del barco, se convertían de hecho en dueños del primer buque que apresaran.

La postura de Oexmelin es menos comprensible. ¿Acaso no describe las grandes expediciones con capitanes reconocidos que se volvían a encontrar de un viaje a otro? Se le podría reprochar esa visión magnificada del filibusterismo, que deja en penumbra las múltiples operaciones menores, en las que reinaba un ambiente más democrático.

Sobre el reparto del botín

En realidad, únicamente cuando los filibusteros eran propietarios de su buque era igualitario el reparto del botín. Si nos referimos a los testimonios recogidos durante el juicio a los miembros de la tripulación de Bréha, el principio de «à compagnon bon lot» no se aplicaba. Sólo una parte de la tripulación podía reivindicar el título de «compagnon». Recordemos que era el propio filibustero quien traía sus armas y pagaba sus víveres, e incluso a veces lo acompañaba un contratado de quien percibía la mitad de su parte. Además, existía una desigualdad flagrante entre los hombres y su capitán. Este último, que a menudo poseía alguna parte del barco o había contribuido en la compra de vituallas, se veía remunerado tres veces: como capitán, como burgués y

como abastecedor. Por ejemplo, por el ataque a Vera Cruz, Van Horn recibió 24.000 reales de a ocho, mientras que la parte de un filibustero medio no era más que de 800 reales.

Se ha constatado la misma desigualdad en la piratería. William Kidd, propietario de su barco, percibía treinta y cinco partes, mientras que un marino experimentado se contentaba con una parte, y un grumete con media parte. Y hay que añadir que si reclutaba a alguien, Kidd recibía 6 libras más del primer reparto que se hiciera. Aunque no se puede excluir que con otros capitanes el reparto fuera más igualitario, desgraciadamente no hemos encontrado huellas de ello.

Sobre la igualdad de los hombres: la cuestión de la esclavitud

«Francia, madre de las libertades, no permite esclavo alguno», proclamaba en 1571 el parlamento de Guyena, en un decreto lapidario que ordenaba la puesta en libertad de los esclavos que un maestre normando vendía en Burdeos. Uno de los jurisconsultos de mayor reputación, Antoine Loisel, planteaba como axioma que todas las personas son libres en el reino de Francia: «En cuanto un esclavo franquea la entrada de éste, y se bautiza, queda liberado»[viii].

El problema era que ninguna ley prohibía la trata fuera de las fronteras del reino... Y en realidad, para los filibusteros del Ponant, los esclavos fueron un objeto de comercio igual que los demás. Ya fueran católicos o protestantes, su comportamiento era el mismo, como muestra el ejemplo de Jacques de Sores, protestante, que trocó once esclavos en Coro[ix]. Los que se dedicaron únicamente a operaciones guerreras, a imagen de Charles Fleury, no participaron en la trata más que ocasionalmente. Otros capitanes, habiendo apresado, a su pesar, un buque negrero, trataron no obstante de negociar el precio de su cargamento. Por el contrario, a los que practicaban la intérlope no se les caían los anillos por invertir en el comercio de esclavos, pues conocían bien

su valor en el mercado americano.

La trata comenzó muy pronto en el Caribe, al menos bajo el gobierno de Ovando, en 1508. Hubo que sustituir rápidamente la mano de obra amerindia, diezmada por las enfermedades, el maltrato, la disminución de la natalidad y la desesperación, para seguir explotando las riquezas del Nuevo Mundo. En Brasil, la trata apareció algo más tarde, en línea con el desarrollo de las explotaciones azucareras.

La implicación de los filibusteros ponanteses en la trata fue constante, véase el ejemplo del filibustero «Adrian», seguramente Adrien Letellier, que llegó al Caribe con un cargamento de doscientos cincuenta angoleños[x]. Mencionemos también el caso de ese capitán de Le Havre que en 1613, porque no pudo o no quiso alimentarlos, abandonó a su suerte en la isla más cercana a los esclavos de un negrero portugués que acababa de apresar[xi].

Este comportamiento, sin embargo, no impidió que los filibusteros colaboraran con antiguos esclavos, como Jean Haquet, que trocó carne y doscientos cueros con un esclavo rebelado de la granja de Parada[xii]. Dos años más tarde, no obstante, estaba vendiendo prisioneros negros[xiii].

También se tomaron esclavos como rehenes con el fin de que suministraran información para un futuro saqueo. Eso fue lo que le ocurrió a Pedro, un mandinga «cristiano y bautizado». Testigo de un robo cometido por los franceses en el río Chagras, fue secuestrado y conducido a «Monfle» [*sic*], a 18 leguas de Ruán, donde se le prometió que se casaría con una criada. Empleado como guía en el camino de regreso, ¡aprovechó para escapar![xiv]

Durante el periodo caribeño, en general la situación no era muy distinta; prueba de ello es la sórdida conducta del capitán Jacques Thomas de Royan, que no dudó en faltar a su palabra tratando de secuestrar a veintidós personas negras que venían, confiadas, a comerciar con él[xv].

Efectivamente, los negros capturados seguían siendo vendidos como esclavos; así, en Vera Cruz se apresaron entre 1.200 y 1.300 esclavos, algunos de los cuales fueron vendidos por Granmont en Carolina. A Dampier, uno de los filibusteros ingleses más dotados y refinados, no le tembló el pulso cuando planeó enviar a mil esclavos robados de tres buques españoles a trabajar en la explotación de minas[xvi]. Algunos filibusteros, como Montauban, se especializaron en ir a robar hombres a las costas de Guinea, e incluso realizaron algunas operaciones de trata en el Caribe. El gobernador Du Casse los alentó en esa vía, organizando regularmente incursiones en Jamaica para hacerse con una importante mano de obra servil. Durante la guerra de Sucesión española, los filibusteros, al no poder ya atacar las riquezas españolas, se adueñaron entonces de los esclavos del enemigo inglés u holandés; Cassard y Dubuc trajeron así cientos de esclavos de Montserrat.

Sin embargo, comenzaron a alzarse algunas voces. Se puede citar, ya en 1681, a los capuchinos Epifanio de Moirans y Francisco de Jaca, juzgados por un tribunal eclesiástico por haber condenado la esclavitud y amenazado a los maestres con la eterna condenación si no liberaban a sus esclavos[xvii]. O también a los cuáqueros de Pensilvania, que excluían de su comunidad a aquellos que practicaran la esclavitud.

Otras evoluciones destacables: la existencia de antiguos esclavos convertidos en asociados. Hemos evocado a Diego, capitán mulato, pero hubo otros que, sin ser capitanes, participaron en las campañas. Citemos a los que fueron capturados por Bréha, como Lorenzo de Roxas, mulato católico de veinticuatro años, capturado por los franceses pero que después participaría en los abordajes arma en mano, como el resto de la tripulación[xviii].

Por último, Raveneau contó que había filibusteros que

embarcaban a ciertos mulatos que vivían con los indios mosquitos porque «A menudo le dan buen servicio a nuestros filibusteros cuando los cogen y los embarcan con ellos, con la promesa de participar en las presas que hagan juntos, cosa que no se deja de cumplir fielmente, pues si alguna vez se les engañase, ya no se podría contar con ellos»[xix].

Sería erróneo pensar que la sociedad blanca dominante de la época, incluso estando imbuida de prejuicios, no dejó lugar en ocasiones a elementos de color. No era raro que un esclavo negro, autor de alguna proeza militar, fuera liberado y se convirtiera en jefe de una milicia. Así, en la historia del Caribe se encuentran algunos mestizos y mulatos que hicieron carrera. A veces se trató de hijos naturales colocados por sus padres, hombres con poder. Así, Thomas Warner, hijo mestizo de Thomas Warner, el pionero de la conquista de San Cristóbal, y de una india caribe, se convirtió en gobernador de la Dominica. Pero acabó en tragedia: fue asesinado por su hermanastro blanco[xx]. El ejemplo del capitán Read Elding, un mulato a quien Webb, el gobernador de las Bahamas, entregó una patente de corso y cinco buques para apresar al pirata Nelly, lo ilustra igualmente.

Sobre las relaciones con los indios

En el país de Montaigne, Léry y el mito del «buen salvaje», el amerindio parecía dotado de un estatus superior al del negro. Desde muy pronto en el s. xvi, se establecieron alianzas entre ponanteses y tupinambas del Brasil. Los trujamanes se instalaron en permanencia, y algunos jóvenes guerreros vinieron a Normandía (Essomericq, traído por Paulmier de Gonneville); unos cincuenta se presentaron desnudos y emplumados ante Enrique II en Ruán, en 1550. Incluso se enviaron francesas a Guyana para casarse con los jefes y así reforzar los lazos. Por la parte de las Pequeñas

Antillas, a principios del s. XVII, las relaciones también eran más bien buenas con los indios caribes. Los marineros franceses sabían muy bien que un poco de pacotilla, un collar de perlas de cristal o unos trajes les asegurarían una buena acogida y podrían hacer provisión de agua y víveres, descansar y carenar su buque antes de volver a hacerse a la mar. Sin embargo, hubo algunos momentos de tensión. En 1564, en la Dominica, la tripulación del capitán Laudonnière se vio forzada a abandonar precipitadamente la isla tras haber infringido un tabú al penetrar en unos jardines prohibidos. Añadamos que en 1566, François Leclerc raptó algunos indios para venderlos en Puerto Rico, o que en 1620 Charles Fleury tomó como rehén a Marraina, un guerrero, para que le entregasen a un cirujano que no quería proseguir el viaje con él.

Todo cambió cuando los indios caribes tomaron conciencia de que los franceses ya no se contentarían con hacer escala, sino que habían decidido instalarse en sus tierras. Durante todo el resto del s. XVII, se establecieron relaciones con las fuerzas políticas, produciéndose un juego de alianzas durante las guerras entre los europeos. Por lo general los indios caribes se asociaron con los franceses, pero en ocasiones también con los ingleses. En cambio los indios mosquitos, que vivían en las costas de Nicaragua, apoyaban a los ingleses[1], mientras que los habitantes del archipiélago de San Blas acogían tanto a los ingleses como a los franceses.

Los indios embarcados en buques filibusteros fueron a veces rehenes, por ejemplo, para indicar rutas, pero en la mayoría de los casos fueron asociados. Hay que decir que sus competencias en materia de pesca eran muy apreciadas por las tripulaciones. Su estatus, más envidiable que el de los negros, no dio sin embargo lugar a ningún caso de jefe filibustero indio. E inversamente, tampoco impidió ciertas

abominaciones. A lo largo de todo el s.XVII, los traficantes –entre los que se halla el capitán Martin, protegido de Le Vasseur– no dudaron en efectuar razias en Tierra Firme para capturar indios. Por la parte inglesa, Dampier mencionó a unos compatriotas suyos que quisieron raptar indios para venderlos en Jamaica a unas 10 ó 12 libras esterlinas[xxi].

De manera general, se puede considerar que, dejando aparte sus aliados, los franceses y los ingleses trataron a menudo sin miramientos a las demás poblaciones indígenas, apropiándose por la fuerza de sus víveres o de sus mujeres. Eso es lo que narra, sin vergüenza alguna, Raveneau de Lussan: «Encontramos, unos días después de haber empezado a descender el río, unos bohíos de un pueblo indio llamado los 'albaquin'; los echamos de allí para coger sus víveres»[xxii].

¿Los piratas fueron más abiertos que los filibusteros?

Sorprendentemente, existió un mulato, rey de los piratas, llamado Samuel. De hecho, como hemos visto más arriba, no había sido elegido por sus semejantes, sino que recibió su poder mediante el matrimonio con la hija del rey de Tellenare.

Nos ha llegado otro caso más concluyente. Se trata de un mulato español que comandaba una barca. Asociado con unos ingleses, se apoderó de 200.000 piastras[xxiii].

Es incontestable que los piratas no dudaban en embarcar a negros y que algunos de ellos, inicialmente prisioneros, pudieron hacerse un hueco por sus cualidades y acceder a puestos importantes. No obstante, la mentalidad de los piratas seguía dominada por los prejuicios raciales de la época, de modo que para la mayor parte de los negros, la situación no varió. Resulta evidente en esta descripción de la isla de Providencia: «Se han hecho una fortificación [los piratas], y tienen a trescientos negros de una presa que han puesto a trabajar haciendo trincheras»[xxiv].

La propia existencia de un rey entre los piratas confirma, si es que hacía falta, que no existía la igualdad entre ellos, contrariamente a lo que Defoe quería creer. Hay que añadir que los testimonios sobre los asentamientos malgaches incluso mencionan desconfianza, relaciones tumultuosas e incluso matanzas entre piratas. Cosa que no se parece en absoluto a las harmoniosas relaciones que debían acompasar la vida en Libertalia.

Hoy en día, la fuente principal en la que se basaban los defensores de la piratería libertaria ha perdido gran parte de su credibilidad. Hay que recordar que *History of Pyrats*, que durante mucho tiempo fue la única fuente narrativa sobre los piratas de principios del s. xviii, salió de la pluma de un hombre de letras, Daniel Defoe. Ya en 1939, el americano John Robert Moore[xxv] demostró que el capitán Johnson era un seudónimo de Daniel Defoe, el célebre autor de *Robinson Crusoe*. Ciertamente, Defoe se documentó para describir a aquellos personajes, al igual que lo hizo con Robinson Crusoe, inspirado, al parecer, en el marinero Selkirk, abandonado en la isla de Juan Fernández. Así pues, algunos de ellos existieron realmente[2], pero otros, como Caraccioli o Misson, son pura ficción, así como la utópica ciudad de Libertalia.

Añadamos a esto que en 1972, Manuel Schonhorn explicó en el prefacio a una nueva edición de *History of Pyrats*, que Defoe había mezclado aventuras de Misson con las del pirata inglés Tew. Y como Tew murió diez años antes de la supuesta llegada de Misson a Madagascar, concluye simplemente que no podía tratarse de un relato auténtico. En su tesis, Anne Molet-Sauvaget afinó esa demostración[3], y Michel-Christian Camus[xxvi] retomó más tarde sus críticas para completarlas con sus propias investigaciones. Analizando punto por punto la supuesta identidad y el

itinerario de Misson, rebuscó en los archivos algún indicio de pruebas, mas en vano.

Si Defoe hubiera conocido las comunidades de piratas instaladas en la costa noreste de Madagascar, debía de saber que en realidad no vivían como «disidentes». En cambio, debió de interesarse mucho por el relato de François Leguat, *Voyages et aventures de François Leguat et de ses compagnons en deux îles désertes des Indes orientales*◆, aparecido en Londres en 1708. Éste narraba la tentativa de asentamiento en la isla Rodríguez de una decena de protestantes que trataban de crear un remanso de paz para la religión reformada. Y resulta que el libro de François Leguat lo prologó Maximilien Misson, crítico literario francés que se hallaba en Londres en la misma época que Defoe. Y es precisamente Misson el nombre que Defoe da al inventor de Libertalia. Nos resulta difícil creer que se trate de una simple coincidencia.

Defoe proyectó, en realidad, sus propias ideas generosas y democráticas en los piratas de Madagascar. Recibiendo el suministro de víveres de sus aliados malgaches, servidos por mujeres jóvenes que compartían también sus lechos y aprovisionados por traficantes de Nueva Inglaterra que les traían armas, alcohol y productos occidentales a cambio del botín que hubieran saqueado en el océano Índico, aquello podía emparentarse vagamente con un paraíso. Pero la igualdad y la democracia no fueron en ningún caso los valores principales de aquellos hombres. Muy al contrario, aquello fue una epopeya sangrienta, con sus crímenes, sus envenenamientos y sus matanzas operadas por malgaches rebelados…

¿Se puede seguir hablando de filibusterismo o piratería libertarios?

Después de haber visto que Libertalia, la ciudad utópica de los piratas, no se fundó más que en la imaginación de Defoe, podríamos concluir que nada de aquello existió. Sin

embargo, hay que señalar que al parecer esa ideología igualitaria estaba más extendida entre los ingleses que entre los franceses, y que muchos pequeños grupos pudieron funcionar de manera democrática durante ciertos periodos, especialmente en lo que respecta a los bucaneros que salían a robar por las costas. También se debería hallar el mismo funcionamiento «democrático» en una tripulación que fuera propietaria de su navío. Pero, a lo largo de un periodo que abarca dos siglos, ese tipo de organización sigue siendo muy minoritario.

Hay que añadir que la práctica de la trata negrera a la que algunos se dedicaron con mayor o menor regularidad iba evidentemente al encuentro de esos principios libertarios que se ha pretendido poner en la mente de nuestros filibusteros. Esos hombres evolucionaban en un mundo duro y en ocasiones cruel.

En cuanto al mundo de la piratería, a la vista de las crueldades ejercidas por algunos y tras leer uno de los únicos textos que nos ha dejado un pirata, el célebre Barba Negra, a uno le cuesta convencerse de que a algunos piratas los moviera un ideal igualitario y democrático[xxvii].

Aunque de manera marginal hubiera sin lugar a dudas algunos actos próximos a los ideales libertarios, el modelo dominante entre los filibusteros y los piratas siguió siendo el conservador. Se trataba, antes que nada, de procurarse riquezas, sin poner en modo alguno en cuestión los fundamentos de la sociedad de la época: propiedad privada, privilegios, jerarquía social, esclavitud, dominación masculina. Pocos fueron los que verdaderamente se adhirieron a la visión del pirata Bellamy: «Nos condenan, esos crápulas, cuando lo único que nos diferencia es que ellos roban a los pobres al amparo de la ley, mientras que nosotros robamos a los ricos con nuestro valor como única ayuda; ¡mejor harías en ser uno de los nuestros antes que

chuparles el culo a esos bribones para tener trabajo!»

Sólo nos resta tratar de aprehender la realidad de la vida de un filibustero.

Notas al pie

[1] En 1633 ó 1634 el hijo del rey de los mosquitos fue enviado tres años a Inglaterra para reforzar las alianzas (Kupperman, Karen Ordahl, *Providence…*, *op. cit.*, p. 97).

[2] Por ejemplo, en el primer tomo de Johnson, el pasaje consagrado a La Buse cuadra perfectamente con las informaciones que proporcionan los archivos franceses. Aparte del episodio «Libertalia», se puede pues emplear ese libro como una referencia generalmente fiable.

[3] Molet-Sauvaget, Anne, *Madagascar en la obra de Daniel Defoe*, tesis de la Universidad de Dijon, 1989. La autora destaca, por ejemplo, que la localización de Libertalia en la bahía de Diego Suárez es errónea. La bahía se abre en la costa Este de la punta Norte, mientras que Johnson sitúa Libertalia claramente al Noroeste. También subraya los errores geográficos y etnográficos del episodio de las Comores.

[◆] Viajes y aventuras de François Leguat y sus compañeros en dos islas desiertas de las Indias Orientales.

Capítulo XXI

La vida cotidiana de un filibustero

El aburrimiento, las discusiones, el hambre, los miedos, la enfermedad, la muerte, la sexualidad, los azares del mar, las ganancias. Si nuestro filibustero había partido con la cabeza repleta de sueños de fortuna, de gloria fácil, de imágenes de indígenas complacientes y de vida exultante, ¡la cruda realidad no tardaría en abrirle los ojos!

El aburrimiento

En el s. XVI y principios del XVII, en los viajes al país «más allá del hambre», a menudo el primer enemigo del filibustero era el aburrimiento. Aburrimiento por los largos días pasados en «hostelerías, esperando a que los barcos estuvieran aparejados para sacarlos a la rada»[i]. Una vez embarcados, aún había que esperar, en ocasiones «todo un mes, hasta que los vientos fueran favorables». Y después seguía la espera, pues si bien los marineros participaban en la maniobra y hacían labores de mantenimiento del buque, los soldados, en cambio, que a menudo formaban la mitad de los efectivos, no tenían ocupación alguna. ¡Para algunos, de hecho, el no participar en la buena marcha del navío era una cuestión de honor!

La jornada se alargaba, salpicada por las comidas, los juegos de cartas y de dados, una pipa, a veces algo de música (trompetas, guitarras, tambores o canciones), la pesca de algunos peces mediante una caña situada en la popa del barco, una mirada distraída a las proezas de los delfines,

desde el estrave, o toparse con un banco de peces voladores. El tiempo se estiraba aún más cuando la calma se abatía sobre el océano y sobre el navío, y el calor se hacía asfixiante en las bajas latitudes.

Ya se viniera del Ponant, ya se estuviera pirateando por el Caribe o tomando la «larga ruta de las Grandes Indias» para ir al océano Índico o al mar del Sur por el estrecho de Magallanes, el aburrimiento era el mismo. Y aburrimiento también el de aquellos que permanecían estacionarios, más o menos emboscados en un cruce de rutas marítimas esperando una hipotética presa. En semejante contexto, se puede comprender por qué a menudo resultaba tentador recurrir a la bebida para olvidar y divertirse.

Esa inactividad empujaba al charloteo y a las discusiones. Cuanto más tiempo pasaba sin contratiempos, más se enardecían las discusiones en aquel exiguo espacio..., tornándose pronto contestación, y luego revuelta. Los antagonismos se exacerbaban: marineros contra soldados, soldados contra el capitán y los principales del barco... Las susceptibilidades se ponían a flor de piel en esa permanente proximidad.

De pronto –y felizmente para el capitán del que se había vuelto un buque sin alma–, se rompía la monotonía: «¡Una vela en el horizonte!», «¡Barco a babor!», y tocaba zafarrancho de combate. Cada uno se situaba en su puesto, las querellas y rencores se apaciguaban provisionalmente y renacían las esperanzas y los sueños de una nueva presa, junto con el miedo.

Luego, una vez terminada la acción y apaciguadas las pasiones, el aburrimiento volvía a instalarse paulatinamente en una nueva espera.

El hambre

Cuando se venía del Ponant, por ejemplo, a la relativa

abundancia de los primeros días de navegación, cuando las jaulas de gallinas y alguna que otra cabeza de ganado atestaban la cubierta, seguía, al cabo de unas semanas, la triste dieta de las largas travesías: galleta*, garbanzos, habas, tocino, bacalao seco y carne ahumada que poco a poco se iba corrompiendo. Por poco que la ruta fuera algo más larga de lo previsto, o los abastecedores más parcos de lo habitual, o que las escalas o las presas esperadas hubieran fallado, la hambruna se instalaba en los estómagos y después, poco a poco, en las cabezas, hasta llegar, para los más desafortunados, a la muerte: «Mostraré, tras haberlo aprendido en mis propias carnes en el país que llaman más allá del pan, que pueden comerse los zapatos, los guantes, las bolsas de cuero, las fundas de los cuchillos, la avena, las cagadas de rata, la grasa del mástil y del cordaje [...], hubo uno incluso al que le descosieron las suelas de los zapatos mientras dormía para comérselas. No olvidaré con qué cuidado se recogió el sebo que había a lo largo de los mástiles y del habitáculo, que es el lugar donde por la noche se pone la candela para ver la brújula o compás marino, y al final cuando faltaron candelas se abrió el aceite de oliva para ponerlo en una lámpara, aunque sólo duró hasta el día en que se lo bebieron como agua [...]. Había algo que nos atenazaba casi tanto como el hambre, y era que cuanto más nos oprimía ésta, tanto más se soñaba con comer, y cada uno hablaba de sus deseos, todos encaminados a la manduca, cada cual hablando de un guiso: se nos hacía la boca agua con tal abundancia que no nos daba tregua, y al mismo tiempo (cosa terrible) la tripa se hinchaba tremendamente, de golpe, y luego en un momento se deshinchaba provocando una punzada y un tormento tan doloroso que quien no lo haya sufrido es incapaz de imaginárselo. [...] En aquel estado nuestro navío estaba como abandonado, todos los días echábamos por la borda los cuerpos de los que

morían; unos pedían pan, otros agua; otros blasfemaban y maldecían su vida, y otros la de quien les hubiera embarcado en dicho viaje; otros bostezaban y hacían como si hubieran comido algo. Era algo espantoso ver y oír semejante diversidad de lamentos, que se pronunciaban con una voz tan desgarrada y lánguida que se hubiera dicho que salía de una caverna subterránea, de tan confusa que era. De hecho, parecíamos verdaderos esqueletos o cuerpos que hubieran estado enterrados durante días, pues estábamos cubiertos de la cabeza a los pies de una mugre tan negra, compacta y pegajosa que más parecíamos fantasmas que hombres, lo que fue la causa de que cuando arribamos a las Indias, los salvajes creyeron que éramos diablos, diciendo que los franceses no estaban hechos como nosotros»[ii].

Los archivos rebosan de ejemplos de capitanes franceses que emplearon diversas estratagemas (toma de rehenes, incursiones, etc.) para procurarse víveres. La búsqueda de alimentos fue en ocasiones tan obsesiva que acabó por suplantar a la búsqueda de riquezas. Así, en 1592 encontramos a la altura del Cabo de Corrientes al capitán Adrien Letellier, que había capturado a un español, Franco Núñez, con el objetivo de intercambiarlo por provisiones[iii]. Lo mismo hizo en Baracoa ese capitán francés que tomó algunos rehenes para cambiarlos por víveres, antes de tomar el camino de regreso[iv]. Nos toparemos con este problema hasta el final del filibusterismo, particularmente en las *Memorias* de Raveneau de Lussan o en Oexmelin. Y, sin embargo, los filibusteros descritos estaban avezados a los climas y recursos del Caribe; no eran jóvenes normandos o parisinos que nunca hubieran vivido en el Trópico. Así, el grupo que guiaba Raveneau de Lussan se vio condenado a bajar a tierra, día tras día, simplemente para hacerse con algo de comida, cosa que los españoles se ingeniaban para impedir, alejando los rebaños, quemando las cosechas o

vaciando las reservas.

En el diario de a bordo del filibustero Massertie descubrimos que encontró en el mar del Sur a seis franceses montados en una barca, más muertos que vivos, que se veían obligados a ir a tierra cada cierto tiempo para recoger uvas. Los filibusteros los ayudaron lo mejor que pudieron, estando ellos mismos muertos de sed, hasta el punto de que se vieron obligados a beberse sus propios «meados» hasta el amanecer[v].

El miedo

Lo habitual para un filibustero o pirata era un mundo donde el miedo reinaba como amo y señor. Miedo a las tempestades y huracanes que podían hacerte desaparecer en cuestión de minutos, miedo a los combates y a las heridas irreversibles, los menos curtidos, miedo a las enfermedades tropicales que hacían delirar, miedo a los animales salvajes cuando se bajaba a tierra en zonas exóticas, miedo del fuego, que no dejaba ninguna posibilidad si prendía a bordo, miedo a los tiburones si se naufragaba, o simplemente, miedo de perder la vida en la aventura.

Junto a esos miedos –completamente legítimos–, se hallaba lo que podríamos llamar recelo, especialmente respecto a las poblaciones indígenas con las que se encontraban en las regiones salvajes, tan distintas a lo que se conocía. Por ejemplo, la tripulación de Charles Fleury, con toda la fama que tenía, prefirió remontar bastante más de 5.000 Km de costas brasileñas engañando al hambre con pedacitos de galleta llenos de gusanos y a la sed con un poco de agua emponzoñada, antes que probar suerte intentando emplear los recursos del bosque y la hospitalidad de ciertas poblaciones amerindias. No obstante, algunos franceses las frecuentaban desde hacía más de cien años para comprar madera de palo brasil y animales exóticos. Y fue con gran aprehensión, casi con la espalda contra la pared, como, con

los recursos en las últimas, los hombres de Fleury acabaron por entablar relaciones con los indios caribes de la Martinica.

Volveremos a encontrar ese miedo, ese recelo omnipresente, durante la gran época del filibusterismo caribeño y de la piratería. Recelo frente al mundo amerindio desconocido, sobre el que aún no había referencias, cosa que llevó como mínimo a intercambios de rehenes, pero más frecuentemente a ataques preventivos, antes incluso de un acercamiento pacífico.

Si había un recelo que no abandonaba al filibustero, era el que sentía hacia sus compañeros de viaje, no siempre escogidos por voluntad propia. Ese recelo se vio a menudo, en situaciones de crisis, convertido en agresividad, llevando incluso a las matanzas, como hicieron los piratas instalados en la costa malgache.

La enfermedad y el alcoholismo

Plaga de todos los marineros del mundo a lo largo de muchos siglos, el escorbuto, esa carencia de vitamina C, diezmaba a las tripulaciones que se quedaban sin frutas y verduras: «Más allá de la dicha línea, se coge una enfermedad muy peligrosa que se suele llamar "enfermedad del marinero"[◆], y que otros llaman escorbuto. Esa enfermedad viene normalmente acompañada por otra que se llama la corva, y son tan contagiosas que a menudo hacen morir a la mitad de una tripulación. La enfermedad del marinero es tal, que se engendran grandes trozos de carne podrida y babosa en la boca, que le provocan gran hinchazón y putrefacción que hay que cortar con una navaja y cauterizar de tal manera que no se pueden comer más que cosas muy líquidas. Además de eso, los dientes se mueven tanto que se pueden arrancar fácilmente con los dedos sin ningún dolor…»[vi].

A esta enfermedad espectacular hay que sumar las fiebres

provocadas por los insectos, las malas condiciones de higiene (ausencia de agua dulce para lavarse, pulgas, ladillas en los calzones y chinches en los jergones) y de alimentación, y las heridas, que muy a menudo se tornaban mortales por la ausencia de remedios apropiados, el calor y –de nuevo– las malas condiciones higiénicas.

Sin olvidar el consumo regular de bebidas alcohólicas, que siempre debilitan el organismo. En el mar se bebía mucho. Antes incluso de llegar a los buques filibusteros o piratas, los marineros de la marina mercante o de la Royale se entregaban de ordinario a la bebida. Los pretextos no faltaban: fiesta religiosa, paso de la línea, buena presa, aburrimiento o sociabilidad.

La sexualidad

A menudo se oía en las tabernas de los puertos del Ponant que las brasileñas y las caribeñas solían ser hermosas, que iban ligeras de ropa y que en algunas regiones las ponían «a disposición» del viajero solitario. Puede que esas historias contribuyeran a desarrollar más de una vocación para el viaje trasatlántico…

Fuera como fuese, las primeras menciones históricas referidas a filibusteros con mujeres provienen de los españoles, que en 1562 constataron que unos aventureros mantenían contactos con los indios caribes de Tierra Firme, con las mujeres en particular[vii]. ¿Se trataba de un intercambio justo? Para afianzar las alianzas entabladas con los nativos, se «ofrecieron» unas francesas a los jefes indígenas de Guyana, como atestigua Étienne Maréchal, oriundo de Honfleur, de treinta y dos años, que se había embarcado en Le Havre en el *Régent*, de 300 toneladas. Viajó en compañía de trescientas personas entre las que había diez mujeres, tres de las cuales estaban destinadas a los jefes indios[viii]. En 1576, en los alrededores de Puerto Rico, un buque francés robó unbotín y un as mujeres, pero la relación

no llega a precisar si se trataba de abusar de ellas, de conseguir un buen rescate o tal vez de ambas cosas[ix] …

Aunque Hollywood se ha extendido largamente sobre el tema, los autores filibusteros, en cambio, se mostraron mucho más discretos. El anónimo de Carpentras habla con ternura de su anfitriona caribeña que le ofrecía frutos a cambio de su ayuda para llevar su carga, y mencionó a mujeres estériles o infieles que podían compartir lecho con aquel que lo desease, pero, ¿lo aprovechó él mismo? No entró en confidencias.

Otro ejemplo: para presionar a su recalcitrante tripulación a volver a hacerse a la mar con él, Charles Fleury hizo correr la voz entre los caribes de que «al primer día, vendrían navíos franceses que lo ayudarían a matar a todos los caribes y a sus viejas mujeres, y que sólo se quedarían con las jóvenes para hacer cassava[◆] »[x]. El auténtico fantasma de un capitán ebrio, pero que consiguió perfectamente su objetivo: degradar las relaciones entre los indios y los franceses para empujar a estos últimos a partir.

Leyendo a Oexmelin nos enteramos de que las mujeres indias de Honduras le daban una buena acogida a los filibusteros[xi]. No tenemos ningún documento sobre esas tascas donde se podía estar en galante compañía en laTortuga, aunque sabemos que eran numerosas. En cambio, en Port-Royal, un censo de 1680 sí que mencionaba uno de esos lugares, regentado por un tal John Starr, cuyo establecimiento alojaba veintiuna mujeres blancas y dos negras. Una de las anfitrionas de ese lugar, Mary Carleton, incluso pasó más tarde a la posteridad como una famosa aventurera, por su ajetreada vida[xii]. Aunque ningún testimonio directo nos permite descubrir qué ambiente debía de reinar allí, Du Casse observó no obstante que «América es tan grande que su libertinaje los atrae a cualquier parte donde encuentren vino y mujeres»[xiii]. Evidentemente, ese

gusto por las mujeres se encuentra también en la época de la piratería.

Durante los largos meses de las campañas, los aventureros vivían entre hombres, ciertamente, pero, ¿mantenían por ello relaciones homosexuales frecuentes? Si se recorren los libros consagrados a ese tema en la literatura anglosajona[xiv], se podría pensar que la homosexualidad era la regla. No fue así en absoluto. Los ejemplos que suministran los defensores de esa teoría, especialmente el historiador Burg, no son nada convincentes. Burg parece apoyarse en las estrechas relaciones que vinculaban por ejemplo al filibustero Borgnefesse con Pulverin, su «matelot». Se basa en que los dos hombres compartieron la misma mujer o en la profunda tristeza del capitán tras la desaparición del joven para insinuar la existencia de relaciones homosexuales. Es cierto que en algunas frases extraídas de los *Cuadernos de Le Goliff*, apodado Borgnefesse, no hay lugar para la ambigüedad; se puede leer, a propósito de su relación con un maestro de esgrima: «Apenas me atrevo a escribir que le compensé [a su maestro de esgrima] por su tiempo dándole a conocer algunas muchachas. Le gustaban jovencitas, torneadas y fáciles, y cuando las encontraba así, era bastante generoso. Más tarde descubrí que no sólo le gustaban las muchachas. Fue el día en que quiso ponerme en la mano otra arma, que no era la espada.» O más adelante, a propósito de su entrada en el filibusterismo: «Y cuando digo que me acerqué, no hablo en sentido figurado, pues me tuve que someter a los usos y costumbres de aquellas gentes [los filibusteros], que no tienen ninguna mujer a su alcance»[xv]. Desgraciadamente para Burg, sabemos que las aventuras de Borgnefesse no son más que una ficción, y de hecho él mismo tiene serias dudas sobre la autenticidad del texto[xvi].

Burg cita entonces el caso del capitán Samuel Norman[1], acusado de haberse bajado sus propios pantalones y los de

su servidor al menos en tres ocasiones, y de «*put his yard or privaty into his backside*»[2]. Ese capitán no era filibustero ni pirata, pero poco importa. El hecho de que el caso se mencione en la Alta Corte del Almirantazgo británico muestra bastante su carácter excepcional y condenable. De modo que estamos lejos de un mundo marítimo entregado a las prácticas homosexuales, tanto en las marinas regulares como en el filibusterismo y la piratería.

Podríamos evocar al capitán Swan, «que retuvo con él a bordo a un chiquillo de siete u ocho años que se convirtió en un muchacho muy apuesto, que tenía buenas luces, valor y destreza»[xvii]. Esto podría emparentarse con la pedofilia, pero no hay más detalles, ni tampoco ningún otro ejemplo conocido. En el relato del Anónimo de Carpentras, para evitar la deserción del lugarteniente Dubois, que gobernaba el segundo navío de la expedición, el capitán Fleury propuso subir a bordo de su barco a los más «queridos» de éste. El término puede resultar ambiguo en ese medio exclusivamente masculino[xviii]. Pero la ambigüedad se acaba ahí. Por supuesto, está la práctica del «matelotage», que ha podido parecer equívoca; se trata de una práctica heredada de la marina por motivo de la exigüidad de los navíos, en los que dos marineros se alternaban para compartir el mismo jergón. Mientras el uno hacía su cuarto, el otro descansaba, y a la inversa. Esa proximidad acababa creando vínculos entre los dos hombres. En la bucanería se desarrolló una costumbre algo similar. Allí ya no se trataba de alternar para compartir el jergón, sino de, frente a un mundo hostil, romper la soledad y hacer la caza más fácil uniéndose a un asociado que se convertía incluso en heredero en caso de desaparición. Que haya existido la homosexualidad en este medio, como en cualquier otro, es muy verosímil, pero no se encuentran testimonios directos ni en los archivos ni en los relatos. Hemos de reconocer también que se trata de un

tema relativo a la vida privada, sobre el que no sería prudente emitir juicio alguno. Por otra parte, la historia de todas las marinas incluye ejemplos de homosexualidad, por ejemplo, en la Carrera de las Indias[3], pero tales prácticas fueron condenadas.

En cambio, en el curso de nuestras investigaciones nos hemos topado muchas veces con la amenaza que esgrimían los españoles frente a los indios: que en caso de que les capturasen, los filibusteros los sodomizarían. ¿Realidad, pura fanfarronada o, aparentemente, argucia para infundirles energías para el combate? Lo que sí es seguro, es que los archivos de las autoridades españolas rebosan de testimonios sobre ciertos hombres de la Iglesia que se entregaban en las Indias a prácticas poco ortodoxas..., ¡pero con sus parroquianas!

Los naufragios

La historia del filibusterismo está abundantemente jalonada de naufragios. Uno de los más antiguos catalogados es el del *Licorne* del capitán Marchand –¡y no del caballero de Hadock![◆] – que hizo aguas en las proximidades de las costas de Nueva España en 1557[xi].

En la mayoría de los casos, el naufragio sobrevenía en plena tempestad, especialmente en el mar Caribe, expuesto a los ciclones entre julio y noviembre. Entre las decenas de navíos engullidos por el mar, algunos de los cuales ya hemos mencionado en páginas anteriores, citaremos al *Serpent* de Le Havre, buque de 110 toneladas comandado por el capitán Ardenne. Habiéndole sorprendido una tormenta, naufragó en las proximidades de La Habana en 1572[xx].

Un filibustero podía verse constreñido a aconchar contra la costa si lo perseguía un enemigo –en ocasiones una presa cuya potencia de fuego se había subestimado, o un buque de guerra muy decidido a la contienda. A título de ejemplo citaremos el caso catalogado de ese pequeño buque

filibustero con una tripulación de veinte miembros que «escapó» así de un pirata inglés en Saint-Vincent en 1620[xxi].

Los bajíos no cartografiados provocaban igualmente algunas catástrofes: el Olonés naufragó así cerca de la desembocadura del río San Juan del Norte en 1669[xxii], o un poco más tarde Moïse Vauclin en un arrecife saliendo de Puerto Caballos, en Honduras[xxiii]. A veces el naufragio tenía lugar en condiciones algo sospechosas, como Massertie en 1694, que se fue a pique a pocos cables del puerto de La Rochelle[xxiv].

Las presas

Contrariamente a la impresión que deja la lectura de Oexmelin, ¡los españoles no se dejaban despojar tan fácilmente! Para los filibusteros que rondaban por el Caribe, la principal amenaza era el paso, una vez al año, de las dos flotas procedentes de Sevilla. Tanto la armada de Nueva España como la de Tierra Firme iban escoltadas por varios buques bien armados. El capitán general y el almirante tenían la consigna de hacer respetar estrictamente la voluntad del rey de España, castigando a todos los buques extranjeros que se encontraran en las Indias. Esta cédula de 1608 lo recuerda: «Cédula para que los almirantes y capitanes de las armadas de las Indias que capturaran, pasadas las islas Canarias, algún enemigo holandés, celandés, francés, alemán o inglés, hagan justicia con ellos sin esperar otras resoluciones posteriores»[xxv]. Efectivamente, ¡ay de aquellos marineros extranjeros que cayeran en manos, por ejemplo, de Pedro Menéndez de Avilés, almirante entre 1555 y 1574! Se arriesgaban a pasar por su acero.

La amenaza fue también, en algunos periodos, la constitución de una armada de Barlovento compuesta de galeras y destinada a patrullar entre las islas en busca de buques extranjeros. Desde 1547-1548 se venía mencionando

la posibilidad de poner en funcionamiento ese cuerpo de galeras para luchar contra el enemigo francés que rondaba por aquellos mares, instaurando una tasa del 1% sobre las mercancías transportadas en las armadas: «Carta de los oficiales de la isla la Española escrita a Su Majestad con fecha del 15 de marzo de 1548, dando cuenta de los navíos corsarios que rondan por estos parajes robando, para solicitar a Su Majestad, incluso al precio de un uno por ciento de derecho de avería[♦], el envío cada año de una armada de cuatro o cinco buenos bajeles que bastarían para castigar a esos ladrones y apaciguar los mares de las Indias»[xxvi]. En 1577, teniendo en cuenta los pocos corsarios que cruzaban por la parte de Nueva España, Campeche y Honduras, se reflexionó sobre la mejor manera de repartir quince galeras por el mar Caribe[xxvii]. Ya en 1582 se registraron algunos resultados en Santo Domingo. En La Yaguana, las galeras apresaron dos buques franceses, hicieron veinticinco prisioneros y recobraron quince esclavos negros[xxviii]. Algo más tarde se supo que en Puerto Mosquitos habían sido apresados un navío, una fragata y una lancha francesas; veintiocho franceses huyeron a tierra y diez fueron capturados. En 1584 recobraron las presas que había realizado el havrés Bordon (cerca de Saona había robado tres buques, dos de los cuales contenían mercancías que iban a Puerto Rico y a Caracas)[xxix]. Dos años más tarde combatieron, el 15 de octubre, con un gran buque que salía de Santo Domingo, y lo echaron a pique; después fueron a Montecristi, donde se les había indicado la presencia de otro corsario[xxx]. Al año siguiente en Cuba, en el cabo San Antón, las galeras hundieron un buque de Le Havre y apresaron las dos lanchas que lo acompañaban[xxxi]. Aunque habían demostrado cierta eficacia, la existencia de galeras se puso no obstante en cuestión. Se sospechó –con razón– que se aprovechaban de sus capturas y de sus desplazamientos para

librarse al contrabando. De manera que los comerciantes españoles soportaban a duras penas estar financiando en parte una institución que después les hacía una competencia desleal. Se acabó con las galeras, con gran pesar para algunos, como el capitán Melgajero: «Los males causados por los corsarios son continuos y han empeorado desde que se quitaron las dos galeras»[xxxii].

Después de las galeras del XVII y principios del XVIII, y paralelamente a la creación de la Armada de Barlovento, los españoles decidieron reclutar a unos dunkerqueses, vascos e incluso otros franceses, antiguos piratas o filibusteros, para luchar contra el corso y más tarde contra el contrabando de las potencias del norte de Europa. Al igual que con las galeras, este sistema engendró abusos, pues se inspeccionaban ciertos buques extranjeros que no tenían ninguna relación con el contrabando y que navegaban lejos de las costas coloniales españolas.

Al margen de las iniciativas del Estado, ciertas ciudades y pueblos también tomaron las riendas de su defensa, consiguiendo a menudo rechazar a sus agresores e incluso hacer prisioneros. Entre los numerosos casos que hay, citemos este episodio de 1543, en Santo Domingo: los habitantes de una ciudad atacada lograron capturar un buque corsario e hicieron prisioneros a treinta y seis franceses[xxxiii]. En 1579, fue en el puerto de Bayaha donde los españoles apresaron tres buques franceses[xxxiv]. Idéntica reacción en Tierra Firme: hacia Nombre de Dios, en 1552, un navío francés, seguramente desprovisto de remos, víctima de la ausencia de viento, fue apresado por unas barcas de la ciudad[xxxv] ; en 1558 hubo otra captura en Trujillo, en Honduras[xxxvi]. En Nueva España, el capitán Carrillo hizo prisioneros a unos franceses después de que saquearan Sisal[xxxvii]. En la isla de Cubagua, dos tripulaciones francesas corrieron la misma suerte[xxxviii]. Y así podríamos seguir

multiplicando los ejemplos.

Pero, ¿qué suerte aguardaba a los filibusteros que caían en manos de los españoles?

¿Qué suerte corrían los filibusteros capturados?

A decir de las *Remonstrances très humbles en forme d'avertissement que font au Roi et à nos Seigneurs de son Conseil les capitaines de la marine de France*[◆], casi todos los filibusteros capturados eran ahorcados. Pero la realidad era mucho más compleja.

De hecho, se podía salvar el cuello si se era joven. Se puede suponer que los españoles consideraban que los jóvenes podían ser más dóciles, que aún se podía enmendar su alma y que sus fuerzas seguían intactas para realizar grandes trabajos. Por ejemplo, en 1577, en isla Margarita, durante un enfrentamiento entre la flota del general Eraso y Cauquigny, la nave almiranta* explotó. De los dieciséis franceses apresados, los viejos fueron ahorcados y los jóvenes puestos al servicio de la flota[xxxix]. Los jóvenes prisioneros también podían servir en las galeras o para la construcción de fortalezas; algunos fueron enviados a las minas de Perú en Huancavelica, como la tripulación de aquella balandra francesa capturada en 1682; en cuanto al capitán, fue colgado, a pesar de tener una patente de corso de Petit-Goâve[xl].

Pero si los reconocían como protestantes, su tierna edad no los salvaba, sino que incluso se trataba de una circunstancia agravante para la España católica. Recordémoslo: en 1560, durante el saqueo de Honduras, los españoles le echaron el guante a un buque francés en la isla de Guanaja, y treinta prisioneros fueron conducidos hasta Guatemala para después ser condenados a servir en barcos, excepto tres que habían confesado ser luteranos, a quienes ejecutaron allí mismo[xli]. Ya hemos mencionado que los españoles pedían a los filibusteros que les recitaran

oraciones católicas, y a los que no eran capaces de hacerlo se los consideraba luteranos y eran tratados como tales. Tal vez superar esa prueba fue lo que permitió a cierto Olivier «Cavallero» no ser condenado más que a cuatrocientos latigazos y acabar en las galeras, mientras que sus siete compañeros de La Rochelle fueron condenados a cadena perpetua[xlii].

Hemos de señalar igualmente que cuando el combate había sido muy violento y las pasiones no se habían apaciguado aún, la ejecución era inmediata, como fue el caso del Sieur de L'Olive (sin duda, un ancestro del futuro pionero de la isla de Guadalupe), ahorcado por el gobierno de Jamaica en 1603[xliii], o de ocho diepeses capturados en 1621 en Sainte-Croix y ejecutados en el acto[xliv].

Las motivaciones

¿Qué podría empujar a esos hombres a enfrentarse a los mil peligros que los acechaban? ¿La juventud, el gusto por la aventura? Seguramente, pero con más seguridad aún, las difíciles condiciones que había en tierra, el sueño de un estatus social superior y de un desahogo material que parecían imposibles de adquirir de otro modo. Las cifras hablan por sí mismas en este ejemplo extraído de la realidad inglesa. Un marinero de la época ganaba una libra al mes, mientras que algunos buques piratas volvieron con 1.500, 2.000 o incluso 4.000 libras por persona, ¡cosa que equivalía a los ingresos anuales de un miembro de la clase dirigente inglesa de la época! Y si se arriesgaba uno a la horca por un chelín, ¡tanto más por adueñarse de una fortuna!

Pero, una vez más, en nueve de cada diez casos había que desencantarse. Por cada Nepeville que apresó una urca con 100.000 ducados[4], ¿cuántos caerían sobre un modesto cargamento de vino o de maíz?

Entre una campaña y otra: ejemplo de una tripulación

Con las declaraciones de los prisioneros de la tripulación de Bréha, nos podemos hacer una idea de la ocupación de los hombres entre una campaña y otra. Aparte de Darne Arman, que se pasó el tiempo festejando, bebiendo y paseándose hasta que la siguiente flota estuvo preparada, los demás parecían haber retomado rápidamente su antigua ocupación. Elias Viez volvió a su oficio de tonelero, así como Pierre Suquer, que se hizo de nuevo calafateador. Xavier de «Xon» partió en una balandra para ir a por tortugas a las Caimán, y después bordeó la costa de Santo Domingo pescando y cazando animales salvajes (pescador y bucanero). Pierre Sear estuvo sembrando tabaco y cazando. Jean Thomas fue el que salió mejor parado: partió con una campana de buceo en busca del dinero de un pecio español, y regresó con 300 reales de a ocho. Aparentemente, fue en compañía de unos ingleses, ya que después se fue a Jamaica, de donde partió más tarde en balandra para traficar en las costas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. De vuelta a Jamaica, se fue a Honduras a cortar madera en Las Cocinas, y luego regresó a Jamaica.

El filibusterismo: ¿qué balance hacer?

El análisis del fenómeno del filibusterismo a lo largo de un periodo de doscientos años, de 1522 a 1725, nos permite llegar a ciertas conclusiones, que coinciden con las de Jean Meyer cuando explica que «lejos de cualquier romanticismo social, el corso es, antes que nada, un asunto comercial»[xlv]. Yo iré más lejos añadiendo que fue una industria del pillaje, pero con ciertas reglas. Dejemos de lado los casos en que, ante la debilidad de la justicia internacional, se entregaron patentes de corso para permitir a un particular, perjudicado por ciudadanos de otra nación, despacharse con esa misma nación para compensar sus pérdidas. No fue lo más común. En general el objetivo, en la primera mitad del s. XVI, era hacerse con una parte de las riquezas que los españoles extraían de sus territorios americanos y que no tenían intención de compartir con los demás. Y como Francia se hallaba regularmente en estado de guerra con España, los almirantazgos entregaban con toda la naturalidad del mundo esa autorización para el pillaje. En tiempos de guerra, el filibusterismo sustituía sencillamente a la marina del rey, pero en provecho de particulares. Como los filibusteros asestaban golpes a los enemigos del rey, servían sus intereses. En una época en que los grandes del reino podían tener sus regimientos privados, a nadie le chocaba que otros pudieran armar flotas de guerra.

Un objetivo privilegiado: España

Desde el s. XVI los españoles pagaron un pesado tributo a los filibusteros. Su presencia incesante les obligó a instaurar

un sistema de convoyes para protegerse de los ataques, a poner en pie escuadras de protección que patrullaban por el Caribe, como la Armada de Barlovento, o por las costas del Pacífico, como la Armada del Mar del Sur, a contratar a corsarios extranjeros para llevar a cabo un «contracorso» desde finales del s. XVII. Se vieron obligados a fortificar sus plazas principales y a mantener allí cuerpos armados. Y pronto hubieron de evacuar regiones enteras que servían de base para el contrabando: el norte de Santo Domingo y algunas partes de Venezuela en cuanto al tabaco, y de destruir ciertos recursos naturales, como las salinas de Araya. Les fue preciso abandonar bancos de ostras perlíferas demasiado codiciadas, y dar marcha atrás en algunos asentamientos demasiado vulnerables a los ataques. Fue así como se habría abandonado Burbureta en 1568, según Oviedo. Igualmente, habría habido un proyecto para arrasar Puerto Caballos con el fin de inutilizarlo para los filibusteros. Hubieron de reconstruir todas las ciudades que regularmente eran saqueadas y destruidas, asumir los millones de pérdidas ocasionadas por los buques apresados o hundidos, los cargamentos robados, los rescates pagados y por último los millares de vidas destruidas. Fernández Duro hizo una evaluación de las pérdidas causadas por el filibusterismo en su conjunto. Más de doscientos cincuenta navíos fueron robados, en Tabasco se robaron más de sesenta millones de pesos y cuatrocientos mil en San Luis de Tampico. Campeche fue invadida cinco veces, y se perdieron más de dos millones y medio de pesos; en Honduras, más de seiscientos mil pesos; en Costa Rica, Segovia, Nicaragua y Granada, un millón; en Panamá en 1670, ocho millones; en Santa Marta y Río de la Hacha, más de un millón. Maracaibo fue saqueada más de siete veces desde 1641[xlvi].

Y hay que decir que las estimaciones de Duro están por debajo de la realidad, pues la depredación comenzó ya a

principios del s. XVI. Todo esto contribuyó a debilitar en gran medida la economía española, encareciendo su sistema de defensa, así como el de comunicaciones y transporte en el Imperio.

El contexto internacional

En la segunda mitad del s. XVI, el contexto diplomático evolucionó y se acabó reconociendo que «no había paz más allá de las líneas de amistad». Allí imperaba la ley del más fuerte, cosa que autorizaba que las operaciones de corso se multiplicaran fuera de los periodos de guerra. Con el desarrollo del protestantismo, que dominó los ambientes marítimos del Ponant –e incluso el almirantazgo, con Coligny–, el asunto encontró justificaciones complementarias en los motivos religiosos e incluso estratégicos, pues arruinando su comercio en América, era posible debilitar a la primera potencia católica de Europa. Con la llegada del s. XVII y el desarrollo de las colonias de países del norte de Europa en el Caribe, el filibusterismo se convirtió en una especie de rama de la economía de las islas, cosa que también interesaba al rey, ya que los filibusteros constituían, en medio del Imperio español, una especie de vanguardia armada alrededor de las nacientes colonias. Vanguardia que se desplegará hasta que otras ramas de la economía colonial, como el sector de la plantación, que sufría regularmente represalias a causa de las operaciones de los filibusteros, y sobre todo el gran comercio, que en parte se beneficiaba del tráfico español, juzgaron que ésta era ya más perjudicial que útil para su desarrollo, e hicieron presión en Versalles para ponerle fin, tanto en el Caribe como en el océano Índico.

La exploración de las costas americanas

Los filibusteros del s. XVI realizaron sin embargo un trabajo de exploración de las nuevas rutas y tierras de las Indias, tomaron contacto con las poblaciones indígenas,

contribuyeron a la despoblación de ciertas partes del dominio español, y comenzaron a aprender a vivir en el Trópico. Todas esas experiencias contribuyeron al éxito de la colonización francesa de la primera mitad del s. XVII.

En el *Ensayo sobre las costumbres*[xlvii], Voltaire nos hacía partícipes de su añoranza: «Jamás realizaron los romanos actos tan sorprendentes. Si hubieran tenido una política igualable a su indomable valor, los filibusteros hubieran fundado un gran imperio en América.» Voltaire se equivocaba en parte, pues los filibusteros estuvieron en el origen de parte de las colonias americanas de Francia. Fue por el acto de reconocimiento, de instalación, de protección de los filibusteros, así como por el asentamiento de los bucaneros, por lo que Francia pudo adquirir la mitad de Santo Domingo en el tratado de Ryswick.

Otros antes que él, como d'Esnambuc, se hicieron con una parte del archipiélago de las Pequeñas Antillas. A la cabeza de una escuadra, atravesó el archipiélago haciendo presas antes de echarle el ojo a San Cristóbal[xlviii]. La re putación de filibustero de alguien como Du Roissey, otro de los padres de la colonización de las Pequeñas Antillas, tampoco es desdeñable[xlix]. Le Vasseur, que se hizo con la Tortuga, también tuvo un pie en el filibusterismo, así como Fontenay, otro gobernador de la Tortuga con alma de turbulento aventurero. Un censo efectuado en 1711 en Bourbon muestra que, de 109 cabezas de familia, no menos de 29 procedían de buques piratas.

Una vez instaladas las colonias, el filibusterismo servirá como válvula de escape para una población joven, sin posibilidad de empleo en actividades ocasionalmente en crisis, y que hubiera podido tornarse muy turbulenta. Contribuirá al desarrollo de las islas francesas mediante la aportación de dinero fresco, o incluso de dinero, simplemente, ya que fueron los filibusteros los que

introdujeron las especias en las transacciones, que antes se arreglaban en azúcar o tabaco (Bourbon, Guyana). Y la aportación, igualmente, de cargamentos vendidos a precios módicos, de esclavos y de utillaje diverso para fabricar herramientas de producción. Y por la fuerza que representaba, constituyó una seguridad para la colonia, sin que el rey tuviera que tocar sus propios recursos.

¿Qué hacer después del filibusterismo?

Efectivamente, desde el gobierno de d'Ogeron, en los años 1660, se asistió a una integración progresiva de los filibusteros en la defensa de las colonias. Durante veinte años, siguieron beneficiándose de un amplio margen de maniobra, pero con la tregua de Ratisbona, Cussy recibió la orden de reducirlos. Las tropas del filibusterismo francés nunca fueron tan poderosas, pero la expedición de Campeche de 1685 fue su última gran operación en tanto que fuerza autónoma. La guerra de la liga de Augsburgo permitió a algunos, que aún no se habían pasado a la piratería, reincorporarse al servicio, pero en calidad de simple fuerza auxiliar de las tropas regulares. Esa situación se acentuó aún más con la última guerra del reinado de Luis XIV, la guerra de Sucesión española, hasta el punto de que se consideró la idea de beneficiar a los filibusteros con una paga como la de los soldados regulares.

Los filibusteros sirvieron después como tropas de refuerzo en grandes operaciones, como el ataque a Cartagena, y como pilotos para las operaciones de exploración (De Graaf hacia Louisiana). Contribuyeron con sus *Memorias* (Jehan de La Guilbaudière, Massertie...) a dar a conocer ciertas partes del mundo en términos cartográficos, geográficos, antropológicos, astronómicos y zoológicos, y a dar a conocer, igualmente, sus productos locales en París, cosa que desencadenó un flujo comercial que beneficiaba a ciudades metropolitanas, como Saint-Malo.

Paulatinamente, los aspectos negativos del filibusterismo se impusieron sobre los positivos.

Para los comerciantes franceses, grandes beneficiarios del comercio español, las presas perjudicaban sus intereses. Para las grandes plantaciones azucareras ya instaladas, el filibusterismo resultaba dañino, pues sus actos en el exterior provocaban unas represalias de las que a menudo fueron víctimas, y por añadidura reducían la mano de obra disponible. Du Casse no lo aceptó más que si se plegaba estrictamente al servicio de su política, y aun así siguió siendo muy crítico: «Cierto es que los filibusteros pueden contribuir a la defensa de la colonia, pero nunca están ahí en el momento preciso; parte de ellos no volverá nunca, se han perdido para la colonia; el dinero que traen se gasta más en borracheras que en inversiones productivas, y difunden por ahí una mentalidad perniciosa.»

Otra evolución más en el sistema de defensa de las islas mermará paulatinamente la utilidad de los filibusteros. Como observa Philippe Hrodej: «En su momento de gloria, a principios de los años 1680, no tenía nada que temer, ni tampoco le hacían competencia en su papel de protector. Cussy espera a 1687 para ver desembarcar la primera compañía de tropas regulares (en un estado bastante lamentable). Al principio de la guerra de sucesión española, el número de tropas regulares y milicias asciende a 3.141 hombres. Esta cifra alcanzará los 5.320 hombres en 1755 (guerra de los Siete Años), y llegará a su cumbre con los 15.040 hombres en 1783. Al final de la guerra de independencia americana, la colonia ya no tiene necesidad de una defensa avanzada, inoperante»[1].

Si se pudieran señalar algunas proezas marítimas más de los filibusteros durante la guerra anterior, ahí ya no se distinguirían del resto de las tropas y la milicia. En cambio, socialmente, los filibusteros habían cambiado: muchos de

ellos estaban mejor integrados en la sociedad colonial, en la que tuvieron puestos y posiciones económicas envidiables. Para algunos, la situación se irá pareciendo poco a poco a la de Francia, donde los que armaban en corso en tiempos de guerra, con sus caudales, eran los notables, por ejemplo, esos «caballeros de Saint-Malo» vinculados al comercio marítimo. Los que no se decidieron a dejar de saquear en tiempos de paz o rechazaron la sociedad colonial, se unieron a la piratería, que conoció una edad de oro entre 1715 y 1722.

No hay que olvidar que un armamento costaba muy caro, y que la evolución del corso no estaba ligada únicamente al contexto internacional y nacional, sino también a la existencia de capitales susceptibles de ser invertidos. Dichos capitales pedían fuertes remuneraciones por esos préstamos de «alto riesgo», pues de otro modo les resultaba más rentable invertir en una campaña de pesca en el Gran Banco. Esto era así para los armamentos transatlánticos, que requerían un gran capital, pero también para el filibusterismo caribeño, menos goloso. También allí fueron los comerciantes y los gobernadores los que podían armar un buque y confiárselo a hábiles corredores del mar, como Trebutor y otros, hasta que adquirieran su autonomía mediante éxitos respetados en el mar.

Filibusteros y piratas

Recordemos, finalmente, la dimensión humana del filibusterismo; era eso, lo que nos hacía soñar.

Había tantas motivaciones como filibusteros. En cuanto al s. XVI y principios del XVII, muchos parecían esencialmente hombres de guerra, sin sentimentalismos.

Menjouyn de La Cabane parece particularmente duro con sus enemigos, a los que no concedió gracia alguna; Mesmin tampoco era muy tierno con sus compañeros, a los que no dudó en abandonar para salvarse él mismo. Jacques de Sores

fue un auténtico jefe guerrero hugonote, sin indulgencia de cara al enemigo católico, con el que se encarnizó a veces cruelmente. A otros en cambio les convenía tal vez enriquecerse pero sin faltar a su estatus de nobles, como los Cauquigny o los Pontpierre. Esto atrajo a una pequeña nobleza normanda venida a menos, decidida a adquirir «bienes y honor» arma en mano. En cuanto a los marineros, se puede suponer que muchos de ellos se embarcaban por tradición familiar o porque las opciones de supervivencia en las costas eran limitadas. Fuera de los periodos de guerra, estaba la pesca, los armamentos comerciales con destinos próximos o los armamentos en guerra y mercancías con destinos transatlánticos, en los que ya se tenía un pie en el corso. Durante el periodo caribeño se topaba uno con muchos personajes poco recomendables: el Olonés y su sadismo con los prisioneros, Yankey y Jacob, auténticos mercenarios dispuestos a venderse a quien les permitiera seguir en el corso, Raveneau de Lussan y sus canalladas…

Ciertos personajes completamente inventados, como Borgnefesse, suscitaron nuestra simpatía por el filibusterismo, pero la realidad no solía ser tan bonita. Era el reino de la codicia, de la desconfianza, del desprecio a las demás culturas y a los demás hombres, de la violencia hasta el punto de llegar a asesinarse entre ellos. Sin olvidar aquellos que fueron a menudo más bien negreros que filibusteros: los Bontemps, los Haquet, Van Horn y los últimos en llegar a finales del s. XVII y principios del XVIII: Montauban, Pinel, Lambert…

Por suerte encontramos algunas figuras ejemplares, aquí y allá, que ensalzan los valores humanos. Guillaume Le Testu, con su valor, por supuesto, pero sobre todo con su extraordinario talento como piloto y cartógrafo; la generosidad, la audacia y el valor de Toman de Fontenay; el talento como narrador y observador de Oexmelin; el espíritu

combativo y la lealtad jamás desmentida de François Rolle, y sobre todo la honradez, el calor y la modernidad en la mirada del Anónimo de Carpentras sobre el mundo amerindio. Y, por último, el destino fuera de lo común de aquel mulatito de La Habana que se convertiría en uno de los grandes capitanes al servicio de Francia: Diego.

Dominar las preocupaciones económicas

En muchos casos, como se ha visto, algunos no tuvieron gran elección. Fue una cuestión de supervivencia, como para ese Jean Sudon, a quien hicieron prisionero con Bréha, y que contestó al juez que le interrogaba sobre el beneficio que había sacado de la expedición de Campeche: «Una camisa y algunos calzones, y el maíz para comer», como si esto fuera ya mucho en comparación con su situación anterior[li].

No obstante, en tiempos del filibusterismo ponantés, se puede suponer que enriqueció al menos a una minoría de capitanes; la mayoría de ellos tal vez hubiera ganado más en armamentos más pacíficos. Es cierto que los movían otros motivos, los religiosos, o la obligación de no faltar a la norma. El filibusterismo contribuyó al enriquecimiento de los puertos, ya que no faltaron capitales para los armamentos; a todas las industrias que suministraban los aparejos: las velas, las armas… E incluso, más en general, a todas las industrias interesadas en materias primas a precios de ganga, como la madera de teñir para la industria textil o los cueros para las curtidurías; todos ellos se aprovecharon de la actividad filibustera.

En relación con el dinero, se observaron dos comportamientos opuestos, tanto en la bucanería como en el filibusterismo. La mayoría de ellos aparentemente dilapidó los botines. Es la cara más conocida por el gran público, y Seignelay la resume así: «Sin embargo, es muy importante impedir, en la medida de lo posible, el corso contra los españoles que realizan en el golfo de México y en los mares

del Sur, tanto porque no sacan un gran beneficio de esa clase de corso –un dinero que consumen en cuanto lo tienen en su poder–, como porque ello conlleva un perjuicio considerable al comercio de las Indias»[li].

Du Tertre confirma esa visión: «Los beneficios de los filibusteros no siendo más que para sí mismos y tan casuales, que siempre se ha visto a cien miserables por cada hombre rico.»

Sobre la bucanería, leemos en el mismo discurso: «No obstante, son tan libertinos que todo lo que logran amasar en dos o tres meses con tanto esfuerzo, se lo devoran a veces en cuatro o cinco días, y hay muy pocos que hayan amasado fortuna y que le hayan sacado provecho mediante el *bucanaje*»[liii]. Una minoría ahorró, invirtió y acabó por ascender en la sociedad; Cussy la describió en 1684: «Más de la mitad de los filibusteros son habitantes, la mayor parte de ellos habiendo logrado grandes beneficios, compran haciendas a las que se retiran y viven tranquilamente. Lo alternan con salidas a corso, dejando el cuidado de sus haciendas a sus socios»[liv].

Fue esta segunda opción la que acabó por imponerse, hasta tal punto que se constata la ascensión social de cierto número de filibusteros. Las numerosas incursiones en Jamaica, que aportaron lo necesario para montar azucareras y la mano de obra para hacerlas funcionar, representaron un papel decisivo en el enriquecimiento de los nuevos filibusteros y en su instalación en el sector más prometedor de la economía, pero también el más capitalizado de la época: el sector azucarero. A los antiguos grandes filibusteros, reconocidos por sus hazañas marítimas, como De Graaf, Jean de Bernanos, Granmont, Étienne Montauban o François Rolle, vino a sumarse una importante lista de filibusteros y de antiguos filibusteros convertidos en notables de la sociedad de Santo Domingo, que no

acumularon grandes hazañas en especial, pero que se enriquecieron poco a poco.

La libertad en el mar

Por último, otro motivo para no abandonar: la aspiración de vivir más libremente, que tal vez llevó a un jefe filibustero como Le Picard a convertirse en pirata del día a la mañana, ya que se le negaba la posibilidad de seguir con esa vida dentro de la legalidad. Se puede plantear la pregunta: ¿al fin y al cabo, el paso del filibusterismo a la piratería fue una elección voluntaria u obligada?

¿Se trataba de un movimiento general de revuelta, de contestación de la sociedad, en una palabra, fue la influencia de ciertas ideas revolucionarias inglesas lo que llevó a algunos a convertirse en piratas? ¿O simplemente el cambio de las condiciones económicas y políticas?

Yo optaría por esta segunda explicación. La imposibilidad de obtener patentes les impedía «ganarse la vida», pues no sabían hacer otra cosa que la guerra en mar. Acostumbrados a una cierta libertad y a ganancias rápidas, no se veían formando parte de una plantación con su pesada jerarquía, sus flacos salarios y sus duros trabajos físicos para aquellos que no sabían leer (cosa que era lo común para la mayoría de los filibusteros), y la bucanería no tenía mucho más que ofrecer. Pero en cuanto volvió a comenzar la guerra, mayoritariamente aprovecharon la oportunidad de volver a hacer presas dentro de la legalidad, incluso al precio de ponerse al servicio de la propia España: prueba donde las haya de que no deseaban seguir siendo piratas.

Algunas cifras refuerzan esta tesis. Al final de la guerra de sucesión española, comienza la edad de oro de la piratería; nunca hubo tantos piratas como entonces. ¿Es que acaso millares de hombres vieron la luz de pronto gracias a las ideas revolucionarias inglesas?

En absoluto. Es que el fin de la guerra conllevó el despido de miles de marineros y soldados que se vieron en el mercado de trabajo, pero no lo había para ellos, y los pocos que lo encontraron fueron cada vez peor pagados. ¿Qué hacer? Muchos se enrolaron en la piratería simplemente para subsistir.

Robert Richie explica muy bien la situación en el lado inglés: durante la guerra, los salarios de los marineros habían permanecido elevados porque la Royal Navy, los corsarios, las flotas de pesca y de comercio precisaban muchos hombres. Al final de la guerra, la situación cambió drásticamente. Por ejemplo, en 1703, la Navy contaba con 53.785 hombres; después de la desmovilización, en 1715, ya no tenía más que 13.430, y esa cifra siguió bajando hasta los 6.240 en 1717, para estabilizarse en 16.220 en 1718. Así pues, hubo 40.000 hombres que se encontraron buscando trabajo en medio de una economía deprimida, en la que había hombres que habían perdido su *job* tanto en las flotas corsarias como en el sector marítimo. Este tremendo paro conllevó una bajada de los salarios, como se puede ver en el viaje del *Hamilton*, capitán Nathaniel Wring: al partir de Londres, el salario era de cuatro libras al mes; en Lisboa contrató a gente por una libra y media al mes, y en Livorno los dejó partir y contrató a otros por menos aún[5].

Finalmente, un último testimonio, el más punzante, confirma esta tesis: la confesión de un pirata que iba a ser colgado: «Pronunció en pocas palabras una arenga patética, diciendo a sus camaradas que aprov[echaran] el ejemplo que su muerte [que se había merecido] por el oficio que había ejercido, les daba, y alzando la voz: Y vosotros, capitanes, oficiales y comerciantes que con vuestra severidad brutal con vuestras tripulaciones, las invitáis a convertirse, mediante la deserción, en piratas, en cuanto estáis en estas comarcas, tratándolos como esclavos y alimentándolos mal.

Tened más cuidado con vuestra conducta, que os hace responsables de nuestra muerte, y en ese momento se arrojó él mismo desde lo alto de la escalera»[lv].

Este pirata explicó claramente el origen de su revuelta, el porqué, de marino regular, se había pasado a la piratería. Era a causa de las malas condiciones que sufrían los marineros. Su discurso no tenía nada de revolucionario, no estaba proponiendo cambiar la sociedad, ¡sino simplemente que pagaran mejor a las tripulaciones, que las alimentaran mejor y las respetaran!

Repensar el filibusterismo

Ya sería tiempo, por fin, de reconocer la importancia del papel que representó el filibusterismo en la transformación de las sociedades caribeñas y del océano Índico en particular, pero también en Europa con su importante contribución al debilitamiento de España (pensemos simplemente en la inmensa pérdida provocada por la captura de una flota anual por Piet Heyn en 1627). No limitemos el filibusterismo a un epifenómeno que algunos creen poder quitarse de en medio de un plumazo.

El personaje del filibustero no es tan sólo una fuente inagotable de inspiración para escritores y guionistas, codiciada pieza del imaginario occidental.

Tras su desaparición de la escena histórica, anteayer héroe nacional, ayer personaje clave de la industria hollywoodiense, hoy figura libertaria, dejemos de proyectar en ellos nuestros propios fantasmas y aspiraciones. ¿Vamos a mirar de una vez por todas a la realidad de frente? El filibusterismo fue múltiple, marginalmente rebelado y libertario en ocasiones, permitiendo a hombres de color como Diego, Samuel u otros acceder a posiciones que les vedaba la sociedad dominante de la época. Fue en ocasiones de origen religioso, como es el caso de los compañeros de Coligny en el s. XVI, que trataban de sabotear la hegemonía

católica española desde sus raíces americanas, o simplemente de los protestantes del reinado de Luis XIV, constreñidos a emigrar o abjurar de su fe para desempeñar ciertas profesiones, a los que el filibusterismo ofrecerá la posibilidad sencillamente de existir. Pero se compuso, esencialmente, de jóvenes que rechazaban su condición y trataban simplemente de vivir un poco mejor, sin poner en duda realmente su sociedad; pequeña burguesía arruinada en el s. XVI y en busca de «bienes y honor» a principios del XVII y más tarde, enrolados del oeste de Francia en el filibusterismo caribeño, que partieron también por los «bienes y el honor», ¡aunque con una pequeña preferencia por lo primero!

Notas al pie

◆ En francés se denominaba *mal de bouche*, «mal de boca». (N. de la T.)

◆ Tortas de coco. (N. de la T.)

[1] Burg, Barry Richard, *Sodomy and the pirate tradition*, Nueva York, 1893, p. 147 (según High Court of Admiralty, 1/7, pp. 162 y 184, 1/30, pp. 151-152 y 170, 1/55, p. 21).

[2] «Haberle introducido la verga en el trasero.»

[3] Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *Los hombres del océano*, Sevilla, 1992, p. 174, narra la desventura de ese paje de trece años que se arrojó medio desnudo al agua para escapar de las proposiciones del intendente del navío, quien «lo había besado y lo quería cabalgar».

◆ *Licorne*, «Unicornio», es el nombre del buque del caballero de Hadock (ancestro del capitán Hadock) que aparece en una de las aventuras de Tintín.

◆ En el comercio de ultramar, gabela impuesta sobre los mercaderes o las mercaderías. (N. de la T.)

◆ *Muy humildes amonestaciones en forma de advertencia que hacen al Rey y a los Señores de su Consejo los capitanes de la marina de Francia.* (N. de la T.)

[4] Dos años más tarde reincidió en compañía del capitán Jacques Désilles y Guillaume Le Testu robando, entre otras cosas, cinco mil cueros, treinta cajas de azúcar, siete de casia, cuarenta y cuatro libras de oro y tres piezas de artillería de bronce, cosa que le permitió después financiar él mismo algunas campañas de corso (AGI, Patronato 267, nº 1, nº 54).

[5] Ritchie, Robert, *Captain Kidd and the war against the pirates*, Cambridge, Massachusetts y Londres, 1986, p. 234. Después de 1603 y el final de las hostilidades entre España e Inglaterra, ya se había asistido al mismo fenómeno: un importante nivel de paro entre los marineros, que los llevaba a enrolarse en la piratería simplemente para sobrevivir. En los años que siguieron a los tratados de paz, los piratas ingleses rondaban alrededor del archipiélago, La Mancha y el Mediterráneo.

Epílogo

El filibusterismo, ahora se sabrá, no se puede resumir con un manojo de aventuras, de experiencias individuales; en un mundo –una fauna– donde lo extraordinario se codea con lo sórdido para componer unos destinos cuyas trayectorias se inscriben en la prolongación de esas novelas de caballerías que guiaron a los primeros conquistadores. Tampoco se trata de una república, en el sentido comunitario e igualitario; la muerte está demasiado presente tanto en la Tortuga como en Providencia, en Port-Royal o en la isla de Sainte-Marie. ¿Cuántos miles de desertores, enrolados, pequeños blancos[◆], mestizos, esclavos alquilados, liberados o cimarrones, se tragó esa galera? No se puede dar ninguna cifra, pero esa imposibilidad ya es en sí misma una pista para definir esa sociedad en movimiento, inestable, esa especie de avatar coyuntural.

Lo primero que hay que recordar, y esta obra lo dice claramente, es que los españoles y los portugueses no partieron solos al descubrimiento y posteriormente a la conquista de las Américas. Tal vez el filibusterismo naciera con el primer viaje de Cristóbal Colón, con esas gentes poco recomendables que el Genovés prefirió aislar en Navidad. Mientras que la mirada de la historia se centra en la Península Ibérica, en el futuro habrá que esclarecer lo que fluye en la penumbra. Italia ocupa, preocupa, fascina, ciega; Lyon está vuelto hacia los Alpes; la banca genovesa parece desinteresarse de nuestra fachada atlántica. Es posible, pero el provecho que se extrajo de la madera de teñir, del corso y

de la pesca de bacalao y de ballenas, a la espera, quién sabe, de abrirse una ruta hacia las Indias, ¿no es algo como para replantearse Tordesillas? El autor lo demuestra. En resumen: los bretones van a pescar con los vascos, y son los normandos los que abren la vía de la aventura colonial a Francia en el Trópico, ya sea en América o en África. La actividad de los puertos normandos, discreta –habiendo sido borrada de los archivos– muestra la imagen de una red jerarquizada, en ocasiones especializada, que se mantendrá, mal que bien, hasta la revocación del Edicto de Nantes. La Rochelle y Burdeos fueron a menudo escalas destinadas a completar los cargamentos y embarcar los últimos víveres frescos y el vino.

Jean-Pierre Moreau estudia extensamente los resortes del llamado filibusterismo ponantés. Ese calificativo es indispensable, pues el único y verdadero filibusterismo fue el caribeño, pero es precisa una filiación. Este primer filibusterismo se confunde con el comercio, el trueque o el *escambo* portugués. Asimismo, es dependiente de los burgueses de los puertos metropolitanos, de la influencia del almirantazgo, del juego de la política exterior de Francia. Se trata de un corso de altura y lejano, desde el punto de vista del corso de cabotaje que pronto se desarrollará desde Saint-Malo y Dunkerque. Es notorio que constituye una cuestión esencialmente propia de los hugonotes. Ese sesgo religioso explica en gran parte las alianzas, incluso versátiles, trabadas con ingleses y holandeses, que dejarán huella a la hora de las grandes rivalidades a partir de los años 1630. Hay que guardarse mucho de despreciar esta época preliminar, pues contiene todas las informaciones que permiten desentrañar los sucesivos avatares del filibusterismo caribeño.

Aparte de los trujamanes y otros campamentos improvisados junto a indígenas antropófagos, la

colonización blanca de las Pequeñas Antillas y la bucanería en los llanos de Santo Domingo, despoblados por sus conquistadores, abren nuevas perspectivas propicias al florecimiento del filibusterismo. El predominio filibustero inglés durante el decenio de 1660, tan cercano a barlovento de la ocupación de Jamaica y a sotavento de los primeros asentamientos azucareros, obedece a una lógica que encontraremos también en Santo Domingo con veinte años de retraso. Los británicos se adueñan de la antigua Flora en 1655. Una presencia puramente militar deja paso, en 1662, a un gobierno civil que franquea el acceso a la tierra. Dos años después, viniendo de Barbados con ochocientos colonos, el nuevo gobernador, sir Thomas Modyford, introdujo en la isla la industria azucarera. La producción alcanzó las 500 toneladas un lustro más tarde. Al mismo tiempo, los españoles acabaron por aceptar una componenda con el hereje, pero las guerras de religión ya no están de moda. En 1667, un primer tratado de Madrid otorga a los ingleses los mismos derechos cedidos a los holandeses en Münster, reconociéndoles la posesión de sus colonias, así como la libertad de navegación en el mar del Norte (mar Caribe). El 8 de julio de 1670 (calendario inglés), otro tratado de Madrid ratifica el cambio de propietario de Jamaica. Sobre todo, a la par que reafirman el mantenimiento de la exclusividad, los españoles aceptan el principio de las licencias a condición de suprimir el filibusterismo. Se cierra un paréntesis, no tanto el del filibusterismo asociado al Estado, que corresponderá ahora a los holandeses de Saint-Eustache, Saba y Tobago, y a los franceses de San Cristóbal, sino de un filibusterismo que hay que reprobar oficialmente, por sus excesos, pero que resulta tremendamente útil como instrumento de terror. El filibusterismo de Mansfield y de Morgan se ilustró en Santiago de Cuba, Campeche, Puerto Príncipe, Portobelo, Maracaibo y Panamá. Protegió a Jamaica, a pesar de algunos

desembarcos en la costa norte desde Cuba, aseguró el abastecimiento de «ébano» (1.400 negros en 1658, 9.500 en 1673). Tal vez fuera quien financió ocasionalmente los primeros asentamientos azucareros. Pero, desde entonces, sólo el comercio intérlope con las colonias españolas se considera susceptible de producir beneficios reales, más seguros y más importantes, además de no tener que repartir, no tener que dar nada a la muchedumbre. Además, es dinero limpio. Mientras que en 1664, Modyford ignora las órdenes de Carlos II, nombrando un gobernador en la isla de Providencia, de vuelta de Panamá, Morgan captó perfectamente el cariz de la nueva situación.

Con algo más de demora, la misma política se aplicó en Santo Domingo. El tiempo de las vacilaciones, del dejar hacer, toma el relevo desde 1670, con los gobiernos de Pouancey y de Cussy. Es la hora de la gloria para el filibusterismo francés. ¿Hay que circunscribir aquí esa «especie de legión extranjera al servicio de Francia» que César García del Pino sitúa erróneamente a principios de los años 1690? Está comprobado que el filibusterismo renovado de Petit-Gôave se beneficia de la aportación de los degradados de Jamaica. El impacto de la puesta en marcha de las haciendas de tabaco arruina a los pequeños blancos, y la concentración de tierras por parte de una élite en plena formación acaba de echarlos hacia el mar, mientras que esa oligarquía en ciernes, imponiendo su apremio, no hace más que acelerar el proceso de segregación de la bucanería. Los años de Granmont, De Graaf o Van Horn pueden comenzar, a la sombra de la guerra de Holanda (1672-1678), y luego de la de España (1683-1684), con sus inherentes tiempos de aplicación de la paz retrasados. Santo Domingo, viéndose en la miseria, pasa silenciosamente del índigo a la caña. Considerándola más peligrosa que útil, Cussy acaba por convencer al secretario de Estado de la Marina y pone fin a

esa actividad ya en 1685. ¿Las razones no son idénticas? Seigneulay teme ese clima perjudicial para su negocio de Saint-Malo. La penetración comercial del Imperio Español de América se está poniendo en marcha, no nos engañemos: la Compañía de Guinea se creó en 1686, y la futura Compañía del Asiento no es más que una secuela.

Pero a la Historia no le gustan las repeticiones. La guerra de la Liga de Augsburgo obliga a Du Casse a reinstaurar el filibusterismo. No es cosa fácil, del mar del Sur sólo regresan los deshechos. Habrá que encontrar otros aventureros para embarcarlos en estos navíos. Louis Dieudonné◆ doma a su nobleza, y Gascon hace otro tanto con los Hermanos de la Costa. Ya no es cuestión de pilotar a ojo. El gobernador encarna la autoridad, a menos que uno se vaya a Madagascar a que lo atrapen. Los plantadores están a su lado, asociados a los jefes filibusteros. No hay lugar para la improvisación y mucho menos para el error. Ahora el enemigo es inglés, ya no español. Alan Burns supone que las tripulaciones se componen ahora de una mayoría de católicos. Diremos más sencillamente que al hacerse criollo, como aclara Jean-Pierre Moreau, el sentimiento religioso se difumina, no hay más que ver al pobre Labat intentando decir la misa cuando los habitantes confunden la iglesia con la plaza del mercado. Du Casse continúa la política de Seignelay. Simplemente, con el aval de Louis de Pontchartrain, que no puede hacer nada por él, se la apropia en nombre de la colonia renaciente. Seguirá habiendo presas, como las del caballero Desaugiers (1696) y Cartagena de Indias (1697), pero el filibusterismo se ha vuelto decididamente hacia la pequeña Guinea inglesa y hacia el comercio de Saint-Thomas. El contenido del testamento de Carlos II no plantea ningún problema a los franceses. Hay mucho rencor que vencer por parte de los españoles, mucha desconfianza, pero se ha demostrado que los filibusteros se

ponen al servicio de Madrid bastante pronto. Los que permanecen y no entran en vereda se vuelven hacia la *forbannerie*, la piratería del primer cuarto del s. XVIII, propia para engendrar leyendas, escollos para la comprensión perfectamente evitados aquí.

El círculo se ha cerrado. El filibusterismo es, desde luego, un fenómeno coyuntural, como la piratería de los Wokou con el Japón de los Tokugawa, en un momento en que la paz civil arroja a los navíos a miles de mercenarios, a principios del s. XVII.

Philippe Hrodej
Profesor de historia,
Universidad de Bretaña, Brest

Notas al pie

◆ En las nuevas colonias, se hablaba de «grandes blancos» (grands blancs): colonos propietarios de las plantaciones, frente a «pequeños blancos» (petits blancs): funcionarios, comerciantes y otros. (N. de la T.)

◆ Nombre de bautismo de Luis XIV de Francia. (N. de la T.)

Anexos

Anexo 1

Tesoros submarinos por descubrir

Aunque tengo grandes reservas sobre la realidad de la mayoría de los tesoros piratas, no las tengo en absoluto sobre esos buques mercantes y de guerra que transportaban valores y que desaparecieron en el mar. Tal fue el caso de miles de ellos desde los inicios de la navegación en todos los mares del globo. Si bien tenemos pocos datos sobre los ricos naufragios de los navíos antiguos y medievales en Occidente, o sobre los árabes, malayos, chinos, indios u otros en Asia, sabemos en cambio algo más desde el principio del s. XVI, gracias a los archivos, que conservan el recuerdo de esas tragedias que regularmente mandaron hombres y mercancías al fondo del mar. Por causa de tempestad, errores de navegación, desconocimiento de los arrecifes o hechos de guerra, más de un millar de buques de la Carreira da India portuguesa, de la Carrera de las Indias española, de las Compañías de las Indias orientales y occidentales inglesas, danesas, francesas, holandesas o suecas no llegaron jamás a buen puerto. Pero no nos hagamos ilusiones, ¡nuestros antepasados no eran unos zoquetes! De modo que, en cuanto los supervivientes daban la alarma, se organizaba una expedición de socorro o de recuperación[1]. En agosto de 1603 naufragó la nave capitana del marqués de Montesclaros, en Guadalupe. Ya en noviembre, un aviso español trataba de recuperar una parte de las vasijas de mercurio (para el tratamiento del mineral de plata de las

minas) que yacían en las playas. Huyó de allí en cuanto avistó unas velas en el horizonte[i]. Se encargó a la siguiente flota que tratara de salvar, durante su escala en la isla, todo lo posible: la artillería, las anclas, la jarcia y las vasijas de mercurio, de aceite y de vino que fueron a parar a las playas. En 1614 una pequeña expedición dirigida por Nicolás de Cardona aterrizó en la isla para recuperar lo que aún quedara. Entretanto, los indios caribes se habían apoderado del cargamento de telas de Ruán para hacer velas para sus piraguas, y los filibusteros de paso se habían hecho con los cañones de bronce, las anclas, la jarcia y las vasijas… A partir de esa época, ya no se contentaban con rezones y buceadores a pelo para recuperar las riquezas, sino que ya se iba experimentando con campanas de buceo y con molinos para dragar el fondo del mar. Sería preciso que se hubieran dado unas circunstancias muy particulares (un naufragio que no dejase ningún superviviente ni testigo, un emplazamiento demasiado peligroso o profundo, vestigios recubiertos muy rápidamente o un contexto físico-químico muy favorable) para que pudiéramos encontrar hoy en día esos tesoros arqueológicos.

En la zona del Caribe

Favorecidas por el desarrollo de la escafandra moderna, las buenas condiciones de buceo (en cuanto a visibilidad y temperatura), y la ausencia de legislación protectora del patrimonio arqueológico submarino, las vocaciones de los buscadores de tesoros submarinos se multiplicaron en esta zona. Desde los años 1950, se vienen explotando sistemáticamente los galeones más célebres. Kip Wagner halló los vestigios de la flota de 1715, que naufragó en Florida; Art Mac Kee, Hill Thompson y Ed Ciesinki los de la flota de 1733; Bob Marx las primeras huellas del *Nuestra Señora de las Maravillas* en las Bahamas, emplazamiento que más tarde retomaría Humphreys. Al sur de Florida, Mel

Fisher localizaba, tras muchos años de búsquedas, el *Nuestra Señora de Atocha* y el *Margarita* (1622). Burt Webber cumplía su sueño de recuperar los últimos vestigios del *Nuestra Señora de la Concepción* (1641) en Banco de Plata, al norte de Santo Domingo. Recientemente, un grupo holandés aseguró haber descubierto el *San José* (1708), que naufragó en alta mar frente a Cartagena con once millones de pesos a bordo.

Por suerte para el arqueólogo, el historiador y el soñador, los archivos nos suministran muchas más pistas.

La misteriosa desaparición de Juan Menéndez

El asunto comenzó en 1563, cuando la armada de Juan Menéndez puso rumbo a España. Venía de Nueva España, y se había reagrupado en La Habana. En total, once buques partieron de Cuba el 13 de agosto. Estaba la nave capitana de maestre Franco Rodríguez Manzera, la nave almirante de maestre Ruy Díez Matamoros, la urca de Rodrigo Baço, la nao inglesa de maestre Juan López, el navío de maestre Juan de Palacios, la nao de maestre Domingo González y de Miguel de Yturriaga y los buques de los maestres Francisco Burgales, Juan Yjada y Pero Gutiérrez. Setenta leguas antes de las Bermudas, el 10 de septiembre, cayeron en un ciclón que duró siete u ocho días. El testigo se encontró solo en las Azores. Aparentemente, cinco navíos desaparecieron, conocemos al menos dos de ellos. La urca de Honduras, del capitán Tristán de Salvatierra, se fue a pique con todo lo que contenía; treinta y cinco personas pudieron ser salvadas por navío de maestre Pedro Camina. La nave almiranta salvó a otro navío de Honduras, que contenía doscientos cincuenta mil ducados para el rey, ciento cuarenta mil ducados y veinticinco pesos para particulares y gran cantidad de cochinilla. Al salir a alta mar, la nave capitana en la que se había instalado Juan Menéndez naufragó a su vez, sin que se pudiera salvar nada. La almiranta, muy dañada, pudo alcanzar el puerto de Montecristi en Santo Domingo[ii]. Pedro

de Menéndez buscó a su hijo desaparecido, pero curiosamente por la parte de Florida, en base a un último punto que situaba la armada en la misma latitud, y según un testimonio que aseguraba haber visto a unos indios recogiendo riquezas de buques naufragados bajo la dirección del cacique de Ais (Florida)[iii]. Sin embargo, está claro que parte de los buques cambiaron de rumbo para ir hacia el Sur, ya que los navíos supervivientes llegaron a Montecristi. El asunto volvió a surgir en los años 1590, a propósito de unas solicitudes de concesión. El 6 de julio de 1592, se acordó una concesión por ocho años a Hernando del Castillo. El documento explica que se trataba de recuperar dos buques cargados de dinero que se perdieron cuarenta años antes en una isla cerca de Santo Domingo. Los supervivientes tomaron tierra, salvaron el dinero y construyeron un refugio de piedra para conservarlo. Con los restos de los dos buques pudieron hacerse una embarcación, pero se perdieron buscando Cuba. Murieron todos, con excepción de un marinero y una mujer negra, que fueron quienes dieron la información. La primera expedición fue apresada en 1595 por unos piratas. Y luego el concesionario no pudo volver a partir, a causa del servicio real y las trabas que interponía el gobernador don Juan Maldonado. Otra parte del documento habla de tres navíos perdidos[iv]. La prueba de que aún no se había descubierto ni recuperado nada importante es que en 1599, en compañía de Andrés de Samaniego y de Querella, ambos habitantes de San Salvador de Bayazo, entabló un proceso a Gerónimo Martín, cosmógrafo piloto, y a Nepólito de Fuentes, que a su vez esperaban obtener una concesión para el mismo emplazamiento[v]. El naufragio del galeón *San Martín* en esos parajes, en 1595, tal vez embrolló un poco el asunto[vi]. Cuando Nicolás de Cardona dejó España en 1613, su comisión indicaba que estaba autorizado a hacer prospecciones hacia Grand Inagua y los cayos alrededor de

los cuales se presumía que se perdieron los galeones de Juan Menéndez. Parece ser que no pudo llegar a esa zona[vii]. Dos años después, Gonzalo Villegas Maldonado, habitante de Santo Domingo, solicitaba a su vez un permiso para retirar una nao que se perdió cincuenta o sesenta años antes en una de las islas, cargada con más de cuatro millones. Ofrecía devolver un tercio de sus descubrimientos[viii]. Hay muy pocas posibilidades de que lo lograse, pues el 1 de junio de 1621, un tal Francisco de Tajagrano obtuvo también su comisión[ix]. Pero tampoco en este caso es seguro que se comenzara la ejecución.

El hechizo de esa armada llegaría también a otro lado del Caribe: la Dominica.

En 1584, en el Consejo de las Indias, llegaron sucesivamente las declaraciones de dos testigos oculares, antiguos prisioneros de los indios caribes que consiguieron escapar. ¡Afirmaban que en la isla de la Dominica había una gruta repleta de oro, plata y joyas!

El primer testigo era una mujer negra y libre de Puerto Rico, Luisa Navarrete, capturada en una de las numerosas incursiones que hacían los indios a la gran isla al norte del archipiélago[2]. Después de varios años de cautividad como esposa de uno de los jefes de la isla, logró escaparse en el momento de otra incursión de los caribes. El segundo testimonio era de un capitán, Francisco Perea, apresado en la isla de Vieques, que consiguió escapar en piragua. Los dos testimonios concordaban[x] : habían visto un tesoro de lingotes de plata «tan alto como un hombre montado a caballo». Por lo que pudieron comprender de los indios, procedía de unos buques españoles naufragados en la isla hacía mucho tiempo, sin superviviente alguno, ya que los únicos que se salvaron habrían sido muertos a flechazos. El cargamento se habría transportado después a una gruta. El capitán creía poder afirmar, por las características de las

piezas de plata, que se trataba nada menos que de la armada de Juan Menéndez. La corona ordenó a las autoridades de Puerto Rico que les mandaran un informe más completo y que propusieran soluciones para recuperarlo. A finales del s. XVI, Pedro Gómez solicitó que se le otorgara una concesión para ocuparse de ello[xi]. Nada indica que se emprendiera gestión alguna. En cambio, algo más tarde, el capitán Pedro Destupinán, habitante de Santiago de Guatemala, afirmó en sus estados de servicio haber partido al descubrimiento de islas del tesoro, en particular con el cesado Juan Maldonado de la Paz, consejero de dicha audiencia en 1617. Habría sido capitán de gentes de tierra y mar, y corrido grandes peligros a causa de los corsarios y de los indios de los Caribes[xii]. De hecho, el tesoro no fue mencionado jamás en los archivos, pero sí lo fue en las leyendas insulares. En Roseau, capital de la isla, a la puesta del sol, alrededor de un vaso de punch, en un sabroso criollo mezclado con inglés, algunos os hablarán aún de esa misteriosa gruta repleta de oro y plata, cuya entrada custodia una enorme serpiente que devora a los imprudentes que intenten adentrarse en ella…

El naufragio de la armada de Luis de Córdoba

Los siete galeones de la armada de Luis de Córdoba fueron alcanzados por un huracán entre los bancos de Serrana y Serranilla. Uno de los buques pudo llegar hasta Cartagena, dos más alcanzaron Jamaica, pero otros cuatro, con ocho millones de pesos, desaparecieron. Estaba la capitana *San Roque* (600 toneladas), la almiranta *Santo Domingo* del capitán Diego Ramírez, el *Nuestra Señora de Begonia* y el *San Ambrosio* del capitán Martín de Ormaechea. Las autoridades españolas enviaron dos fragatas para inspeccionar los bajíos de la Serrana, la Serranilla, Roncador y Biboras, pero en vano. En 1613, Tomás de Cardona tenía el proyecto de inspeccionar aquellos bajíos, pero no fue, pues en el álbum de pinturas que trazan su periplo no figura

ninguna de allí[xiii]. En 1608 se propuso ir a buscar los galeones con la armadilla del general Váldez, pero el proyecto se abandonó por los riesgos de contrabando con Jamaica[xiv]. En 1617 el interés volvió a despertar por el testimonio de Simon Carcarias d'Anvers, prisionero en Trujillo. Confesó haber encontrado, entre las islas de San Andrés y Gracias a Dios, una pequeña isla desconocida donde halló un tesoro español[xv]. Quisieron reconocer la isla, pero su buque se fue a pique y no hubo más que tres supervivientes. Éstos, entonces, erraron por la isla, y llegaron a un lugar donde se alzaban cinco cruces y cuatro cabañas, ya estropeadas por el paso del tiempo. En una de ellas había un esqueleto humano, tendido junto a una caja con ropas, papeles en español, reales de a ocho y un lingote de plata. Más lejos, yacía el galeón destripado sobre un bajío. Simon Zacharias dibujó un rudimentario mapa en el que figuran los arrecifes, un árbol y la parte Este, donde estaría enterrado el tesoro[xvi]. En 1620 se propuso liberarlo a cambio de que sirviera de guía[xvii]. En un documento más tardío que incluía el mapa, se lee que no se sabía dónde habían naufragado los galeones de Luis de Córdoba hasta que en 1630 una fragata que pasaba por la Serranilla se encontró a un hombre esquelético que decía llamarse Juan Serrano y ser el último superviviente de aquella armada. Parecía aterrorizado por los lobos marinos, que habrían intentado devorarlo en varias ocasiones. En 1678, Juan Bautista García declaró estar interesado por las concesiones de Abrojos (para el *Nuestra Señora de la Concepción*, 1641) y de Serranilla[xviii]. En 1692, como éste había muerto, el Consejo de las Indias parecía ignorar si había llevado a cabo la búsqueda o no[xix]. Entretanto, Gaspar de los Reyes Palacios buscaba el tesoro en los bancos de Serranilla. Excavó por todas partes, pero no encontró nada, pues Antonio Rodríguez lo habría recobrado en 1675, según contaba un piloto de San Lucar.

Con las manos vacías, fue a probar suerte en la isla misteriosa que dibujó Zacharias[xx]. Según una fuente francesa, se habría recuperado y llevado a tierra el dinero. En 1685, los españoles enviaron un equipo de rescate, luego lo hicieron los ingleses y por último los franceses, con De Graaf a la cabeza, en 1689[xxi].

En 1963, después de haber localizado varios lastres desde un avión, el americano Robert Marx probó suerte, en vano, enfrentándose a unas condiciones meteorológicas horribles y a un mar revuelto. Dos navegantes franceses que pasaron recientemente por allí se toparon con la misma situación. El archipiélago de la Serranilla nunca ha desvelado su secreto. Es seguro que una parte de los buques se rescató en el s. XVII, pero los instrumentos modernos de detección deberían permitir localizar los últimos vestigios.

En los Mares del Sur

El naufragio del Flor de Mar *(1511)*

En diciembre de 1511 el *Flor de Mar*, después de nueve años de servicio, se hundió en la costa este de Sumatra. Alfonso de Alburquerque, el conquistador portugués, estaba a bordo. De noche, cuando sobrevino la tormenta, el navío estaba cruzando hacia los bajíos del reino de Aru, en las proximidades de la punta Timia. Iba en compañía de otros dos navíos y de un junco, y transportaba todo el producto del saqueo de la ciudad de Malacca. Todo se habría perdido. Por lo que contaban las descripciones contemporáneas, el tesoro se componía de una colección de joyería, de ricas estatuas y de armas con pedrería engastada. En una palabra, de obras de arte completamente excepcionales. En 1988, Robert Marx anunció mediante un despacho de prensa haber encontrado el pecio. En 1991, una compañía indonesia, PT Jayatama, afirmó a su vez haber localizado el pecio a treinta y seis metros de profundidad, cerca del arrecife de Tengah, al norte de Tanjong Jambuair. Pero hasta hoy en día no se

ha aportado ninguna prueba de esos descubrimientos. El asunto se complica por las discrepancias que oponen a Malasia, que reivindica el pecio para Malacca, e Indonesia, en cuyas aguas territoriales se encuentra.

El Soleil d'Orient *(1681)*

Este buque de 1.000 toneladas se construyó a principios de los años 1670 para la Compañía francesa de las Indias. Levó anclas en Bantam (al oeste de Java, en Indonesia) a finales del mes de agosto de 1681 llevando a bordo una embajada enviada por el rey de Siam, Phra Narai, a Luis XIV, con una colección inestimable de presentes de porcelana, oro y plata… Fondeó en la Isla de Francia (actual isla Mauricio) en noviembre, para descargar algunas mercancías y aprovisionarse de agua fresca y víveres. Después hizo escala en Fort-Dauphin, para luego desaparecer íntegramente. En la reunión general de los accionistas del 17 de abril de 1684, se declaró «que era presumible que ese buque hubiera zozobrado, que las pérdidas eran de consideración y se alzaban a más de seiscientas mil libras, aparte del propio barco»[xxii]. En julio de 1686, el *Mercure Galant* publicó dos testimonios concordantes extraídos de una carta de Surat fechada el 13 de noviembre de 1685: «Cierto Croizier, hijo de un comerciante de Morlaix que vino a las Indias en el navío del Sr. Hautmesnil llamado el *Coche*, dejó ese buque para embarcarse en un navío inglés particular llamado el *Bristol*, que partió de Surat a finales del pasado enero para ir a Europa. Ese joven dice que el barco, al encontrarse con mal tiempo, tuvo que recalar en la isla de Madagascar, en la ensenada del fuerte Dauphin […], donde se enteraron por unos negros […], por un tal Jean que hablaba francés, de que hacía unos años el *Soleil d'Orient* había venido a esa ensenada del fuerte Dauphin, muy dañado y haciendo aguas por varios sitios. Este último les nombró a los principales oficiales de aquel buque, y les dijo que en él iban los

embajadores del rey de Siam [...]. Tras partir de allí, a cuatro o cinco leguas los había sorprendido una tempestad que había echado a pique el buque, sin que se salvara nadie [...]; esta noticia está muy en línea con lo que le he oído decir al Sr. Hautmesnil. Cuando vino a las Indias en el año 1683 a bordo del *Heureuse*, se encontró en el canal de Mozambique con un buque inglés que venía de Mazelage, donde se va a traficar con negros, y el capitán de aquel bajel, que era francés, les había contado a gritos que le habían dicho que un bajel francés de sesenta cañones se había perdido en la costa de esa isla»[xxiii]. En 1984, Robert Stenuit junto a Henri Delauze y un equipo de la Comex trataron de localizarlo en vano.

Notas al pie

[1] Así ocurrió, por ejemplo, con el buque de Orellana, *Nuestra Señora de las Maravillas*, naufragado en 1656 en las Bahamas: una parte del dinero se salvó y se lo llevó el *Madama del Brasil*, que naufragó a su vez a la altura de las Canarias. En 1671 un ingeniero, don Marcos Lucio, se trajo doscientos noventa y tres marcos, cinco onzas de plata y una pieza de artillería de bronce. Gaspar Palacios, en 1672, y don Manuel de Melgar desde 1675, fueron mucho más eficaces. En julio de 1676 se recuperaron 21.911 ducados; en 1679 se enviaron a la armada de don Enrique Enríquez de Guzmán 33.767 pesos; en 1681 fueron 41.300 pesos los que pasaron a la flota de Nueva España, general Gaspar Velasco. En Puerto Rico hay 16 piezas de artillería que provendrían de ese naufragio. Fuentes en AGI, Indiferente general 1187, 1188, 1596, 1876, Santo Domingo, 148, 157, 166… Del *Nuestra Señora de la Concepción* (1641), Juan de Campos recuperó 661.668 ducados en 1642; en 1687 el inglés William Phips recobró el doble del cargamento oficialmente registrado, y John Narborough aún habría izado una tonelada de plata al año siguiente. Fuentes en AGI, Indiferente general 2557, 2581. Sin olvidar las campañas que llevaron a cabo otros concesionarios españoles e innumerables filibusteros y patrones de barcos ingleses y franceses con equipos rudimentarios, que probaron suerte a su vez.

[2] El objetivo de esas incursiones era procurarse esclavos para la cultura de la mandioca, bienes raros, esposas de segundo rango y futuros sacrificados en los ritos antropófagos. También permitían el establecimiento de una jerarquía en la sociedad guerrera caribe, y la renovación de su sociedad.

Anexo 2

En busca de los pecios submarinos

Frente al patrimonio arqueológico submarino, se distinguen al menos dos acercamientos distintos: el enfoque arqueológico y el enfoque histórico.

El enfoque arqueológico

Por definición, la arqueología permite, mediante la puesta al día y análisis de los vestigios materiales del pasado, aprehender las actividades del hombres, sus comportamientos, sus representaciones y su entorno, desde los tiempos más remotos. En Francia, ese trabajo en el sector submarino constituye la misión principal del DRASSM[3]. A través de las intervenciones del servicio en lugares puntuales y de la exploración sistemática de ciertas porciones de costa, y con la ayuda de los descubrimientos señalados por submarinistas y pescadores, va estableciendo progresivamente una cartografía del patrimonio arqueológico submarino en Francia. A partir de dicho censo del patrimonio, los arqueólogos del DRASSM, por deseo propio o porque se los convoca para ello, estudiarán tal o cual emplazamiento correspondiente al campo de su predilección. Así, si se descubre una carena que parece fechada en la Edad Media, se solicitará la evaluación de Eric Rieth, el especialista en construcción naval medieval. Junto a los arqueólogos profesionales, se pueden incluir en esta categoría a los submarinistas que han hecho un descubrimiento fortuito bajo el agua y que desearían

estudiarlo ellos mismos. Este enfoque, de alguna manera «a ciegas», puede sorprender a un no iniciado. Pero es que muchas rutas de navegación fueron utilizadas desde la Antigüedad a causa de los vientos, de las corrientes dominantes y de los fondos submarinos, y algunos puntos fueron y siguen siendo zonas preferentes para los naufragios. Y sobre todo, antes de la época moderna no tenemos ningún testimonio escrito que mencione un naufragio en concreto. E incluso en la época moderna, las fuentes escritas, en particular los archivos más ricos, a menudo están incompletos, o incluso inexistentes para ciertos años. Es decir, que antes del s. XVI con frecuencia tenemos muy pocos medios para conocer la historia de la navegación, aparte del enfoque arqueológico.

El enfoque histórico

Desde este enfoque, se distinguen tres direcciones de búsqueda en relación con el patrimonio arqueológico submarino.

El enfoque arqueológico submarino puede permitir dar una respuesta a una cuestión histórica sin resolver. Eso es lo que hice yo mismo en Guadalupe. Como las cartas marítimas, los mapas y los archivos españoles no permitían localizar con precisión el fondeadero empleado por las flotas españolas de paso por la isla durante el siglo XVI y principios del XVII, me lancé a la búsqueda de la nave del marqués de Montesclaros, que precisamente se hundió en el fondeadero en 1603.

Jean-Yves Blot seguía otro camino buscando y encontrando naufragios famosos: el *Méduse* (1816) en las costas de Mauritania, el *Porquoi-Pas?* (1936) del comandante Charcot en Islandia, el *Saint-Gérard*[4] (1744) en isla Mauricio. Y una vez cumplidos sus sueños de infancia, se dedica ahora al patrimonio arqueológico submarino de Portugal.

Y, finalmente, un último espécimen: el buscador de

tesoros, el que elige tal o cual naufragio en función del valor mercantil del cargamento según los archivos.

La investigación en las fuentes documentales

Se trata de una etapa indispensable, se podría decir que ineludible: documentarse al máximo sobre el emplazamiento a encontrar. En una primera fase se puede realizar mediante fuentes impresas y libros, pero muy pronto resulta indispensable ir más lejos y sumergirse en los archivos. El incendio de Lisboa que siguió al terremoto de 1755 destruyó los depósitos principales: la Casa da India y la Casa da Guiné, privándonos así de muchísimos datos sobre el tráfico portugués hacia las Indias, África y Brasil, las rutas, las escalas, los cargamentos o las circunstancias de los naufragios. Pero no es el caso de Inglaterra, Dinamarca, España y Francia. En los Países Bajos, los archivos de la WIC (Compañía holandesa de las Indias Occidentales) también desaparecieron en parte a causa de un incendio. Robert Stenuit, uno de los buscadores de tesoros más talentosos, acostumbraba a explicar que para encontrar el *Girona* (1588), una de las joyas de la Armada Invencible que naufragó en las costas de Irlanda, se había pasado seiscientas horas en los archivos… y una hora bajo el agua. El arqueólogo *amateur* Pierre Villié, a quien presté mis fichas sobre naufragios en Córcega, entre las cuales estaba la del *Ça-ira* (1796), y a quien recomendé que fuera a echar un vistazo en el departamento de mapas y planos de la Biblioteca Nacional, descubrió el pecio en sólo dos días con el magnetómetro. O el caso de esos submarinistas que me contaron el rápido descubrimiento de tres naufragios gracias a mi *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles*◆, el primero de ellos en Anguila, donde yo indicaba que habían naufragado dos buques españoles en los farallones de la parte Este, cosa que representaba muy poca prospección, dado el tamaño de la isla; y los otros dos en San Martín y la

Dominica, ¡en el emplazamiento preciso que llevaba el nombre del buque naufragado!

A la inversa, muchos grupos a la cabeza de considerables presupuestos y de una logística impresionante, parten muy seguros de sí mismos con un dossier bajo el brazo tan grueso como un papel de liar. Se los ve sacar pecho en la televisión o confiarle a la prensa que van a descubrir el tesoro de Morgan, que naufragó con el *Oxford*[5] en Île à Vache, o encontrar tal o cual fabuloso pecio español en la costa de Haití. A menudo se habrán contentado con leer y reproducir algún pasaje del *Treasure Diver's Guide*[◆◆] o, peor aún, del *Six cents milliards sous la mer*[xxiv] de Harry Rieseberg. ¡Cuando han tenido éxito con el petróleo o en el sector inmobiliario, no dudan ni por un instante que no vayan a tener el mismo éxito con los restos submarinos! Y es inútil intentar hacerles comprender su fracaso programado, ¡no os escucharán!

El lado de los arqueólogos

En Francia, las operaciones se desarrollan en tres fases. Cada una de ellas debe ser previamente objeto de una solicitud de autorización ante el DRASSM. La primera fase es la llamada de prospección. La segunda corresponde al sondeo, y en la tercera se pasa a la excavación. En vista del proyecto presentado, de los medios empleados y del equipo, se concede o no la autorización. Por lo general, no se concede la autorización cuando existe una falta de adecuación entre el objetivo y los medios técnicos y humanos propuestos para alcanzarlo. Por ejemplo, resulta evidente que el DRASSM no puede confiar la búsqueda de un pecio medieval a un equipo que no cuente con competencia alguna para recopilar las preciosas informaciones.

La prospección

En la fase de prospección se apela a diferentes instrumentos electrónicos. El más conocido, seguramente, es

el magnetómetro de protones, instrumento básico que permite medir el campo magnético terrestre. Se compone de dos elementos: una pantalla, en la que aparecerán en tiempo real las medidas, y un «pez», una especie de torpedo unido al monitor por cable y que se introduce bajo el subsuelo marino. Ese «pez» registra la intensidad del campo magnético terrestre. Hay que saber que dicho campo magnético se verá perturbado por la presencia de algún metal. Y un pecio, con sus cañones, sus balas, sus anclas, su lastre metálico, sus cadenas y distintos aparejos, creará una importante anomalía magnética que el magnetómetro registrará. Antes de comenzar la búsqueda se puede incluso conocer aproximadamente la firma magnética de un pecio, en función de su construcción, sus pertrechos y su cargamento. Se prueba previamente el aparato en una zona fuera del campo de búsqueda, para después localizar con mayor facilidad las perturbaciones. El aparato va acoplado a un sistema de posicionamiento que permite situarse en alta mar y registrar la latitud y longitud de la anomalía. Más artesanalmente, siempre es posible arrojar boyas para localizar los puntos a estudiar. En general, un pecio conforma una anomalía magnética de varios metros. Evidentemente, una prospección en zonas volcánicas con rocas de gran magnetismo requiere aparatos más sofisticados con discriminantes que permitan distinguir el magnetismo natural del artificial. Los equipos con más medios pueden añadir también un sónar de barrido lateral que restituye en un monitor la naturaleza del relieve. Normalmente un pecio forma un túmulo que se eleva desde el fondo. Es algo que puede resultar muy interesante para una prospección en una zona que no tenga mucho relieve. A veces se usa un penetrador de sedimentos que reconstruye el estado del subsuelo bajo el fondo marino, cosa que resulta muy útil para los pecios sepultados bajo el suelo.

Cuando se ha localizado el pecio, se empleará un detector de metales para situar todos los elementos metálicos del emplazamiento.

Entonces se pasa a la segunda fase, el sondeo.

El sondeo

Su objetivo es evaluar el potencial del pecio, su interés arqueológico. Es un principio de excavación. A partir de las estructuras más aparentes, se instala un sistema de cuadriculación (de dos metros por dos, por ejemplo), que servirá de referencia sobre el pecio y permitirá trasladar con gran exactitud a un plano las estructuras y objetos que van a ser descubiertos. Así, se establecerá progresivamente una cartografía del pecio que permita reconstruir el barco. De este modo, en el lugar donde haya muchos ladrillos se deducirá la presencia del horno, o en el lugar en que haya muchas balas, el depósito de balas. Para despejar las zonas que se consideren a priori estériles, se suele emplear una manga de riego, pero en las zonas arqueológicas se recurre a la manga de succión, una especie de aspiradora de agua o de aire que aspira los sedimentos que recubren el pecio. Para no arriesgarse a perder los objetos pequeños, la mejor técnica consiste en despejar a mano la capa arqueológica, mientras que el trabajo de la manga de succión se limita a aspirar los sedimentos en suspensión. Para mayor seguridad, el orificio del tubo de la manga de succión va siempre unido, en la superficie, a un cesto de una malla lo bastante gruesa para dejar pasar los sedimentos, pero lo bastante fina para retener los objetos pequeños que hubieran pasado por alto los submarinistas. Al cabo de algunos días o semanas de trabajo, el arqueólogo está en situación de poder determinar si efectivamente se trata del pecio buscado y cuál es su potencial. ¿La explotación de ese emplazamiento permitirá contestar a las preguntas que habían motivado su búsqueda? Por ejemplo, si sólo queda el fondo de una carena, el

arqueólogo ha de preguntarse si su estudio es susceptible de aportar algún conocimiento nuevo en el campo de la construcción naval. Si la respuesta es negativa, entonces más valdrá ir a buscar otro emplazamiento más prometedor. En realidad, a veces las cosas transcurren de otro modo: algunos arqueólogos *amateurs* se desloman en ocasiones durante todo un verano para volver a hacer, evidentemente peor, las soberbias monografías de Jean Boudriot sobre la construcción naval francesa en el s. XVIII. Si por casualidad encuentran el emplazamiento de una clavija que no se menciona en el «plano de un buque de 74 cañones»[xxv], ¡entonces es la apoteosis, y de pronto toda su campaña se ve justificada! Más valdría que se dedicaran a obras en las que pudieran aportar algo al conocimiento, realmente, pero entonces ya no tendrían «su propia obra». En fin, todo esto es muy humano. A pesar de todo, el balance no es negativo. Si bien no aportan gran cosa desde el punto de vista de la investigación arqueológica, en cambio, desde el punto de vista museográfico pueden salvar algunos objetos que pudieran haberse visto saqueados o deteriorados.

La excavación

Si el pecio puede contestar a las preguntas que se planteaban, entonces puede comenzar la excavación. Se trata de la etapa final de la recolección de informaciones, y al mismo tiempo, de la destrucción definitiva del emplazamiento. Es por ello que el registro in situ, mediante planos, dibujos y fotos es fundamental. Todos los objetos, y tal vez algunos elementos de la carena serán recogidos, de modo que es esencial haber previsto un presupuesto para su tratamiento, conservación, restauración y acogida de todos esos materiales repletos de agua. La etapa final es la publicación. El sondeo ya había dado lugar a un primer informe, pero la excavación será lo que permita la publicación definitiva, ofreciendo a la comunidad científica

nacional e internacional el fruto de los trabajos realizados. Paralelamente, hay que tener capacidad para dar a conocer los trabajos propios al gran público mediante exposiciones, películas y obras de divulgación.

El equipo

Partiendo del enunciado de las operaciones, se pueden deducir los diferentes participantes necesarios para el buen desarrollo de una obra de arqueología submarina. Para dirigir las obras, un arqueólogo, especialista en las cuestiones que el análisis del emplazamiento ha de contribuir a resolver. Para la fase de prospección, un ingeniero geofísico para poner en marcha los aparatos de detección. Por último, los submarinistas para verificar a continuación las anomalías magnéticas registradas. En las fases de sondeo y excavación, un equipo completo de arqueólogos-submarinistas, algunos que tengan especialidad en áreas como el dibujo o la fotografía, o bien competencias más concretas en función del tipo de obra, por ejemplo, la fotogrametría. También hay que rodearse de especialistas en tratamiento, conservación y mecánica, siendo estos últimos difíciles de encontrar a menudo en medios universitarios.

El presupuesto

Con algunas argucias y algo de desenvoltura, un pequeño equipo poco adinerado es capaz de montar una operación completamente viable en las costas de Francia, en época estival. Como mínimo es posible obtener el apoyo del DRASSM que habrá entregado el permiso para realizar las investigaciones. Pero, por poco que la operación planeada sea atractiva y prometedora en lo referente a repercusiones culturales, económicas o turísticas, podrán beneficiarse del apoyo del Consejo General y de la ciudad. Si entre los emprendedores hay universitarios y estudiantes, la universidad hará un gesto. Y si la operación es mediática, tal vez concurran mecenas y patrocinadores. En Francia no hay

ni que pensar en inversores privados, pues al pertenecer el patrimonio al Estado, no recuperarían su apuesta, ni mucho menos una plusvalía.

Organizar una operación en otra parte del mundo es mucho más complejo y oneroso. Ciertamente, hay muchos «inconscientes» que un día levan anclas con un dossier escaso o inexistente, sin permiso o casi, sin logística suficiente y sin experiencia, únicamente con muchos sueños y entusiasmo. Algunas veces el resultado ha sido trágico. Recordemos la muerte del compañero de equipo de Robert Vergnes en la isla del Coco (Costa Rica) en los años 1960, los encarcelamientos, las enfermedades y la pérdida total del buque y el equipamiento del equipo de François Clavel en la India, en Cochin, en 1996-1998. Por lo general, la expedición acaba antes de lo previsto por la imposibilidad de encontrar la zona de búsqueda o de ponerse las aletas, por estar situada en medio de las rompientes, o porque es demasiado profunda, las condiciones meteorológicas no son favorables o los tiburones son más gordos y curiosos de lo previsto… Con gran rapidez afloran las disensiones ante las dificultades, y el fracaso está asegurado. Al convertirse el sueño en pesadilla, llega la hora de ponerle fin.

Finalmente, aparte del servicio oficial que ha llevado a cabo operaciones maravillosas en el exterior, como la del *Mauritius*, un navío de la Compañía Holandesa de las Indias que naufragó en Gabón en 1609, o la de un junco medieval en alta mar frente a Borneo, dirigida por Michel L'Hour, ha habido pocos –y siguen habiendo pocos– particulares con capacidad para montar semejantes operaciones con resultados al final de la campaña. Es fácil citarlos: Jacques-Yves Cousteau, Henri Delauze, P-DG de la Comex con la colaboración de Robert Stenuit, Jacques Dumas, abogado y antiguo presidente de la CMAS (Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas) con Patrick Lizé, Erick Surcouf a

la cabeza de una agencia de publicidad, Jean-Yves Blot, el comandante de marina Max Guérout y Franck Godoy, especialista en finanzas, con la colaboración de Patrick Lizé. Los ejemplos de Jean-Yves Blot y de Patrick Lizé demuestran que con medios modestos al principio, pero una gran perseverancia y dinamismo, es posible realizar grandes descubrimientos.

El lado de los buscadores de tesoros

El permiso

Una etapa esencial para el buscador de tesoros: obtener el permiso. Algunos países, como por ejemplo las Bahamas, conceden permisos para una zona de excavaciones y por un tiempo determinado. El solicitante es introducido en un despacho donde figuran en el mapa marino las zonas ya atribuidas, y no le queda más que hacer su elección, indicar las fechas y dejar un cheque como caución. Si las cifras no han cambiado, el 50% de los hallazgos recaerán en el Estado de las Bahamas, y el resto le corresponderá al buscador de tesoros. Algunos países piden además las piezas únicas (Isla Mauricio, por ejemplo). Evidentemente, estas legislaciones están en contradicción con las recomendaciones de la UNESCO sobre la protección del patrimonio arqueológico submarino. En países como las Bahamas, donde la recuperación de pecios fue una industria floreciente, es normal que las cosas evolucionen lentamente. Es igualmente el caso de los países donde la que otorga el permiso es la marina. Los naufragios antiguos con valor arqueológico e histórico se siguen asimilando a los naufragios modernos. Más sorprendente es el caso de los países socialistas abiertos al mercado, como Cuba y Vietnam, en los que se supone que la cultura ocupa un lugar prioritario y por consiguiente que los bienes culturales están protegidos, y sin embargo los grupos de buscadores de tesoros son muy bien acogidos.

La financiación

La segunda etapa importante para el buscador de tesoros: la caza de financiación. Para algunos se trata de un trabajo a tiempo completo antes de salir de campaña. E incluso mientras su equipo hacía las excavaciones, el famoso Mel Fisher seguía dedicándose a ello. No faltan anécdotas sobre las argucias empleadas por algunos para conseguir sus objetivos. Uno se paseaba con un puñado de reales de a ocho por la bolsa de Nueva York, que supuestamente provenían de un rico naufragio que acababa de descubrir. En realidad, procedían de otro emplazamiento explotado mucho antes. Pero la intervención de los medios de comunicación fue la que ayudó a otros a dar su mejor golpe. Si consiguen que en los medios de comunicación se diga que han encontrado ustedes un gran tesoro, el éxito está garantizado. A menudo los periodistas no tienen ni el tiempo ni los medios materiales necesarios para verificar la información, y tal vez tengan también ganas de soñar. De manera que la noticia se extiende como un reguero de pólvora. Los inversores, deseosos de compartir el sueño –y si es posible una parte del tesoro–, no tardan en llegar con su talonario. El último de esos golpes mediáticos se llevó a cabo en el verano de 2005, desde la isla de Juan Fernández. Una empresa de detección anunció que había descubierto, enterrado a cincuenta metros de profundidad, un tesoro de varios miles de millones de dólares. Aún no se ha extraído ni un real de a ocho, pero ya se dice que es el tesoro más fabuloso que se haya sacado a la luz jamás. Los lugareños de la isla ya han empezado a hacer castillos en el aire, y el gobierno chileno ha reivindicado su parte. Nadie se ha preguntado sobre el origen histórico de ese tesoro, que parece un poco turbio. La isla de Juan Fernández no estaba aislada; además de los piratas, los españoles la frecuentaban regularmente. A menos, evidentemente, que desde entonces el acantilado se haya desmoronado encima del tesoro, ya es extraordinario hoy en

día poder enterrarlo a cincuenta metros de profundidad, ¡imagínense en el siglo XVIII! Además, ¿por qué razón enterrar un tesoro a semejante profundidad? ¿Tal vez para ensalzar las virtudes de ese nuevo aparato de detección? La noticia ha dado la vuelta al mundo, en todos los idiomas. Los felices padres de la idea ya no tienen más que retirar los dividendos de su iniciativa.

Supongo que en este medio no hay más mitómanos, paranoicos y estafadores que en el mundo de los negocios, pero, para una minoría de ellos, firmar un contrato con un inversor ya es, en parte, haber encontrado el tesoro. Empiezan a darse la gran vida, se calzan y visten a la medida, viajan en primera, van a los mejores hoteles y restaurantes, invitados por cuenta del inversor. Parece ser que eso es el abecé de los negocios: hay que poder impresionar al interlocutor, dar la impresión de un nivel financiero muy superior al real. En este dominio, algunos parecen entregarse con convicción, ¡hasta tal punto de que en ocasiones absorben el presupuesto incluso antes del principio de la prospección!

Hace unos años, un joven muy activo logró convencer a algunos notables para que compraran una plaza, a precio de oro, en un buque que estaba fletando para ir en busca de uno de los tesoros de la isla del Coco. Cegados por el sueño, no se preocuparon ni por un momento por la ausencia de un dossier serio, o incluso de un permiso de prospección. Poco después de su llegada a la isla los rechazaron, pues un equipo americano tenía entonces la concesión. El joven, que no carecía de recursos, llevó a los notables por el Caribe hasta la isla de Guanaja, antaño muy frecuentada por los filibusteros. Pero las mismas causas provocaron los mismos efectos: sin dossier no hay pista seria, y por ende no hay permiso. Intrigadas por esos extraños turistas, las autoridades hondureñas estuvieron a punto de detener a

toda esa «buena gente», de no ser porque la milagrosa intervención de un francés, de muy buena reputación, que se dedicaba a criar langostas en la bahía, permitió arreglar este asunto que amenazaba con ponerse feo. La cosa quedó en un mal trago y unos recuerdos extraordinarios que contar de vuelta a Francia, ¡a salvo!

Poco después de publicar mi *Guía de tesoros submarinos de las Pequeñas Antillas*, contactó conmigo un industrial a quien unos buscadores de tesoros habían solicitado que financiase una expedición. Me pedía consejo antes de embarcase en el asunto. Esto ocurría en la Costa Azul; hice el viaje y me encontré con un simpático tipo del Sur a la cabeza del proyecto. De su maletín me sacó dos o tres papeles sobre... el *Nuestra Señora de la Concepción*, que naufragó en Banco de Plata. ¡No daba crédito! Ese cargamento había sido repescado en parte por los españoles, después por el inglés Phips, y había hecho vibrar al equipo Cousteau antes de ser definitivamente explotado por Burt Webber. Hice partícipe de mi escepticismo a mi interlocutor, que no se amilanó, sino que me explicó que Webber no había dado con el pecio correcto, que él mismo o un amigo suyo había estado allí en una expedición anterior y había visto cosas muy prometedoras, pero que por razones x (meteorológicas, que se agotaron los víveres, etc.), se había tenido que poner fin a la expedición antes de llegar a un resultado. No quería soltar amarras antes de haber reunido un presupuesto de dos millones de francos. ¡Una curiosa actitud para alguien que ya dispone de un barco y afirma tener un tesoro al alcance de la mano! Lo vi claro, no tenía permiso, ni dossier convincente, ni competencias. Así pues, mi consejo fue negativo. Pero el industrial quería aferrarse a su sueño. Pensó que hilaba fino invirtiendo doscientos cincuenta mil francos no para el presupuesto de la expedición, sino comprando parte del barco. Así, en caso de

fracaso, no lo habría perdido todo. En vano traté de disuadirlo. La expedición nunca partió, y al cabo de tres años, el barco se hundió en el puerto de Cannes. ¡Lo había perdido todo!

El desarrollo de las operaciones

Si la fase de prospección debe cuidarse tanto como la de la investigación arqueológica, para llegar a una eficacia óptima, es en las siguientes fases cuando las cosas empiezan a estropearse. No hay que generalizar, pero a menudo rige el principio «time is money». Siendo así, no vacilan en recurrir a medios destructores como los *mail-boxes*, una especie de tubo enorme que se conecta a la hélice y crea una corriente muy fuerte, que desplaza toneladas de sedimentos en pocos minutos. O peor aún, algunos emplean explosivos para despejar más rápidamente lo que tenga valor mercantil: las monedas aglutinadas las unas a las otras, las cajas de porcelana, los cañones. El proceso de registro de los objetos in situ no existe; todo lo que es carena no les interesa, así como todos los objetos frágiles de madera o cuero. Durante la excavación del *Geldermalsen*, un buque de la Compañía holandesa de las Indias, en 1985, al parecer se destrozaron las cajas de té que componían parte del cargamento para acceder más rápidamente a las cajas de porcelana, hasta tal punto que se cuenta que en un momento dado, sobre el emplazamiento flotaba en suspensión una gran nube de té. En función de los equipos, la fase de tratamiento y de conservación se abrevia más o menos. Por suerte para ellos, el oro, la plata y las porcelanas se conservan bien en el agua.

Lo mismo ocurre con la publicación. A continuación de una campaña exitosa, un gran buscador como Robert Sténuit siempre ha publicado a la vez artículos científicos en el *IJNA* (*Internacional Journal of Nautical Archaeology*), una de las revistas de referencia, y libros de divulgación que han suscitado muchas vocaciones por la arqueología. Pero es la

excepción que confirma la regla. La mayoría no publica nada aparte de conversaciones más o menos biográficas con un periodista.

Notas al pie

[3] Departamento de investigación arqueológica subacuática y submarina; jefe del departamento: Jean-Luc Massy; foro Saint-Jean, Marsella (Ministerio de Cultura).

[4] El *Saint-Gérard* o barco de Paul y Virginie, los héroes eternos de la novela de Bernardin de Saint Pierre.

[5] Jamás hubo un tesoro monetario en el *Oxford.*

◆ *Guía de tesoros arqueológicos submarinos de las Pequeñas Antillas.* (N. de la T.)

◆◆ *Guía del buscador de tesoros submarinos.* El siguiente libro citado es: *Seiscientos mil millones bajo el mar.* (N. de la T.)

Anexo 3

Naufragios de filibusteros y piratas franceses

1543

– Un patache francés hundido durante un abordaje en aguas de la isla de Mona.

1550

– Una carabela francesa naufraga en Mona a causa de una tempestad. Esa misma tormenta provoca el naufragio de un pequeño barco francés en La Yaguana, en el que mueren ahogados ciento cincuenta hombres.

1556

– La presa del capitán Mesmin naufraga contra un farallón a tres leguas de las Bermudas.

1557

– El *Licorne*, del capitán Marchand, naufraga en diciembre en las costas de Nueva España.

1569

– Unos franceses son capturados en Nombre de Dios después del naufragio de su navío a la salida del puerto.

1572

– El mal tiempo arroja al *Serpent*, del capitán Ardenne, a la costa de La Habana.

1577

– El *Foudre* del capitán Granville explota durante un

combate contra el general Cristóbal de Eraso en aguas de Margarita.

1579

– Un buque francés encalla y se va a pique en la isla de Saona; la tripulación se salva.

1582

– El *Marie*, de Le Havre, naufraga en Brasil antes de esta fecha.

1585

– Naufragio en Margarita del capitán Le Tellier, de Harfleur, que aparejaba en Le Havre.

1589

– En Curaçao, un ciclón arroja al capitán Richardière, a bordo del *Salamandre* de Dieppe, a la ribera de un río.

1593

– En las Bermudas, un buque perteneciente a Charles de La Barbotière naufraga el 7 de diciembre contra un arrecife de la parte noroeste, a siete leguas de la costa más cercana. Veintiséis supervivientes alcanzan la costa y construyen una embarcación con los desechos del barco.

1594

– Un francés encalla en los bajíos de Bacalar, en el Yucatán.

1649

– Un francés naufraga en las costas de Tabasco. Veintiséis hombres son capturados y enviados a España con la armada de Juan de Pujadas.

1670

– El Olonés pierde un buque en las islas Corn (o Maíz), en Nicaragua. Y Moïse Vauclin pierde el suyo en un arrecife, saliendo de Puerto Caballos.

1674

– El *Écueil*, en el que habían navegado d'Ogeron y algunos filibusteros, se va a pique en la costa norte de Puerto Rico. El investigador portorriqueño Walter Cardona Bonet cree haberlo localizado.

1676

– Una flota holandesa ataca y quema todos los barcos que había en la rada de Petit-Goâve.

1678

– El 11 de mayo la flota de d'Estrées naufraga con algunos buques filibusteros en el archipiélago de Aves.

1681

– Un pirata francés se pierde en la península de Araya, a una legua y media del puerto.

1686

– Mientras hacía una presa, De Graaf encalla su navío en un arrecife a dos leguas de una tierra cercana a Cartagena.

1694

– En las islas Testigos, se embarranca el buque del capitán Guillemet. El mismo año, Massertie pierde su navío antes de entrar en el puerto de La Rochelle.

1697

– Un buque filibustero arde en el Gran Río, a treinta leguas de Cartagena.

1701

– Un pirata francés quema su barco en Sainte-Marie para no caer en manos de un buque de guerra inglés

1720

– En las Comores, naufragio del *Reine des Indes* del capitán La Buse.

1722

– El *Victorieux* de La Buse es arrojado a la costa por una tempestad en Madagascar.

1729

– Un buque pirata encalla en la rada de Jacmel (bahía Baguette).

Anexo 4

Ciudades y pueblos atacados por filibusteros franceses

PERIODO PONANTÉS

1522

– Santo Domingo: toma de la ciudad y de la fortaleza de Santo Domingo[xxvi].

1525

– Santo Domingo: en un documento de la época se puede leer que habría que reunir los pueblos de Puerto Real y Montecristi en uno para defenderse de los corsarios[xxvii].

1528

– Puerto Rico: Diego Ingenios, al servicio de La Rochelle, prende fuego a San Germán después de su paso por Cubagua[xxviii].

1537

– Cuba: el ataque de ochenta franceses a Santiago es rechazado[xxix].

– Santo Domingo: en el mes de octubre, un navío francés y una carabela roban e incendian La Yaguana. Eran gascones y genoveses[xxx].

1538

– Puerto Rico: pillaje de San Germán en julio[xxxi].

– Santo Domingo: ataques a diferentes puntos de la isla: Azúa, Ocoa y Puerto Hermoso el 1 de febrero, por un buque

de 150 toneladas y un patache con cien hombres[xxxii].

– Cuba: ataque a Santiago por 70-80 hombres, hacia el 26 de julio o antes[xxxiii].

1539

– Puerto Rico: un navío francés roba y quema San Germán y las granjas de la costa[xxxiv].

1542

– Cubagua: toma e incendio de Nueva Cádiz, en la isla de Cubagua[xxxv].

1543

– Margarita: el 16 de julio, entrada en la isla de cinco buques corsarios franceses y un patache que desembarcaron a trescientos hombres[xxxvi].

– Cubagua: más de ochocientos hombres quemaron el pueblo[xxxvii].

– Tierra Firme-Cuba: hacia el 16 de julio, cuatro buques franceses saquean durante siete días Santa Marta. Había quinientos hombres; roban hasta las campanas y prenden fuego; luego se dirigen a Cartagena, donde hacen lo mismo, y después a La Habana[xxxviii], tal vez Roberval. Puerto Rico también arde ese año[xxxix].

1544

– Cuba: ochenta franceses tratan de apoderarse de Santiago[xl].

– Puerto Rico: en noviembre, en San Juan[6], tres navíos franceses entran en el puerto pero no desembarcan, se van a San Germán, que incendian[xli].

– Tierra Firme: trescientos franceses penetran en Cartagena y la saquean, tal vez Roberval[xlii] ; queman y roban la costa de Santa Marta[xliii].

1546

– Cuba: el 17 de febrero, saqueo y pillaje de Baracoa[xliv].

1547

– Tierra Firme: los franceses queman Santa Marta en febrero[xlv].

1548

– Tierra Firme: en septiembre, un navío francés trata de bombardear Santa Marta[xlvi].

1549

– Puerto Rico: en San Juan los franceses queman tres veces la ciudad, y roban en Mona.

– Tierra Firme: destruyen Cubagua, roban en Santa Marta, Cartagena y el cabo de la Vela.

– Cuba: roban en el puerto de La Habana, van a La Yaguana, en Santo Domingo, y a Jamaica[xlvii].

1550

– Santo Domingo: saqueo de Puerto Plata por Menjouyn de la Cabane[xlviii].

1553

– Puerto Rico: pillaje en San Germán en marzo.

– Santo Domingo: pillaje de Azúa en abril y después de La Yaguana[xlix].

– Cuba: toma de Santiago[l] el 10 de julio, y posteriormente de La Habana. Todos esos ataques son perpetrados por François Leclerc «Patapalo», Jacques de sores y los vascos de San Juan de Luz.

1554

– Santo Domingo: el 12 de abril, los franceses queman La Yaguana[li].

– Puerto Rico: ataque a San Juan[lii].

– Cuba: unos franceses ocupan Santiago durante el mes de julio[liii]. Desde allí se van a Jamaica, para saquear, y luego a Nueva España.

1555

– Tierra Firme: en el mes de marzo, saqueo de Margarita; desde allí parten para Burbureta, donde hacen otro tanto[liv] ; en agosto, ataque a Santa Marta por Jacques de Sores.

– Santo Domingo: en el mes de junio, saqueo de Puerto Plata[lv].

– Cuba: pillaje de La Habana[lvi] y segundo ataque en octubre, también a La Habana, tal vez por el capitán Mesmin[lvii].

1558

– Cuba: tentativa de tomar el puerto de La Habana y despojo de Santiago[lviii].

– Honduras: saqueo de Puerto Caballos por cuatro buques de Bayona y de San Juan de Luz[lix].

– México: ataque a Campeche[lx].

– Puerto Rico: incendio de San Germán[lxi].

– Santo Domingo: tres navíos saquean Puerto Plata[lxii].

1559

– Santo Domingo: en febrero ataque a La Yaguana[lxiii] ; ataque a Puerto Plata[lxiv].

– Tierra Firme: ataque a Margarita[lxv], a Santa Marta[lxvi], a Cartagena el 1 de junio[lxvii] ; esos ataques parecen perpetrados por Martycot de Chauchau, de San Juan de Luz.

1560

– Honduras: saqueo de Puerto Caballos y Trujillo[lxviii].

1561

– México: ataque a San Francisco de Campeche por los diepeses[lxix] ; segundo ataque hacia Mérida[lxx].

1566

– Santo Domingo: La Yaguana saqueada por Mesmin[lxxi].

1567

– Tierra Firme: en Margarita, ataque de Jean Bontemps[lxxii] y después robo de Santa Marta.

– Puerto Rico: un poblado indio y una iglesia quemadas en Mona[lxxiii].

1568

– Tierra Firme: Nicolas Valier ataca Burbureta, destruye la iglesia y las cruces[lxxiv].

– Santo Domingo: Nicolas Valier y Pierre «de Ven» saquean Puerto Francés[lxxv].

1569

– Puerto Rico: ataque a San Germán[lxxvi].

– Tierra Firme: en el mes de mayo, Nepeville quema Tolu[lxxvii].

1570

– México: en mayo, un francés saquea Sisal, pero es capturado[lxxviii].

1571

– Puerto Rico: ataque a San Germán, saqueo de la iglesia[lxxix].

1575

– Panamá: el 16 de diciembre, unos franceses asociados a unos ingleses saquean la ciudad de Concepción de Veragua[lxxx].

1576

– Puerto Rico: unos franceses que venían a saquear San Germán encallan, pero en cambio sí asaltan el pueblo de Guadanilla[lxxxi].

– Tierra Firme: ataques a Margarita (15 de agosto) y a Cumaná[lxxxii].

1577

– Tierra Firme: en abril ataque a Margarita, sin duda,

Louis Jouyn y Louis Prendrian[lxxxiii]. El 12 de noviembre, ataque a Río de la Hacha en el que participa Adrien Letellier[lxxxiv].

1578

– Cuba: los franceses incendian un pueblo que no quiere traficar con ellos: Cayo de la Savana[lxxxv].

1582

– Tierra Firme: dos navíos franceses siembran el terror en Margarita durante dos meses[lxxxvi].

1586

– Puerto Rico: desembarco en la isla de Salamanca[lxxxvii].

– Cuba: fracaso de una incursión de represalias a Santiago[lxxxviii].

1591

– Tierra Firme: Adrien Letellier saquea Río de la Hacha, cabo de la Vela y las pesquerías de Margarita[lxxxix].

1594

– Honduras: incursión francesa e inglesa a lo lago de las costas de Honduras; por la parte francesa, el jefe era Jérémie Rémont[xc].

1595

– Honduras: en octubre, Jérémie Rémont es rechazado durante un desembarco en la isla de Utila[xci].

1603

– Cuba: Gilbert Giron ataca Santiago[xcii].

– Jamaica-Honduras: ataque franco-inglés rechazado en Jamaica, pero los asaltantes tuvieron más suerte en Honduras[xciii].

1615

– México: incursión en Campeche[xciv].

1617

– Puerto Rico: algunas fechorías francesas en las costas[xcv].

Periodo caribeño

1634

– Curaçao: Pierre Le Grand ayuda a Diego y a Joannes Van Walbeck a apoderarse de la ciudad.

1636

– Cuba: unos franceses asociados con holandeses bombardean Santiago[xcvi].

1644

– Santo Domingo: ataque a Azúa[xcvii].

1650

– Santo Domingo: ataque a Santiago de los Caballeros[xcviii].

1651

– México: franceses y holandeses atacan Alvarado[xcix].

1652

– Cuba: ataque a San Juan de los Remedios[c].

1659

– Santo Domingo: ataque a Santiago de los Caballeros[ci].

1666

– Venezuela: el Olonés ataca Maracaibo y Gibraltar[cii].

1667

– Panamá: Moïse Vauclin y Pierre Le Picard atacan Veragua[ciii].

1671

– Panamá: Morgan saquea la ciudad de Panamá; una parte de las tropas filibusteros era francesa[civ].

1673

– México: Roc y Trebutor atacan Mérida[cv].

1674

– Santo Domingo: desembarco en Cotuy[cvi].

1676

– Venezuela: el marqués de Maintenon toma Margarita[cvii].

1677

– Tierra Firme: Lagarde y Coxon atacan Santa Marta[cviii].

– México: Ribot ataca Campeche[cix].

1678

– Venezuela: Granmont, Gascon, La Garde y Archambaut toman Maracaibo[cx].

1679

– Cuba: derrota de Fransquenay y de los filibusteros ante Santiago[cxi].

– Tierra Firme: La Sonde ataca Chepo[cxii].

– Cuba: Granmont ataca en febrero Puerto Príncipe[cxiii].

1680

– Panamá: La Sonde ataca Portobelo[cxiv].

– Venezuela: Granmont ataca Cumaná y La Guaira[cxv].

1682

– Santo Domingo: ataque a Santiago de los Caballeros[cxvi].

– México: el capitán Garnache (?) y Jean Tocard atacan Tampico en agosto.

1683

– México: De Graaf, Granmont y Van Horn atacan en mayo Vera Cruz[cxvii]. Antes Tampico es asaltada.

– Florida: Bréha ataca San Agustín[cxviii].

1684

– Tierra Firme: Bernanos ataca Santo Tomé de Guyana[cxix].

1685

– México: De Graaf y Granmont toman Campeche desde principios de julio hasta el 27 de agosto[cxx].

– En el Mar del Sur, Grogniet toma Realejo[cxxi].

1686

– México: en mayo, De Graaf trata de tomar Valladolid.

– En el Mar del Sur, Grogniet toma Chiriquita el 9 de enero[cxxii] y Granada el 10 de abril[cxxiii].

1687

– En el Mar del Sur, Grogniet toma Nicoya el 12 de febrero y Guayaquil el 20 de abril[cxxiv] ; el 30 de agosto toma Tehuantepec[cxxv].

1688

– En el Mar del Sur, François Rolle ataca Acaponeta el 5 de diciembre[cxxvi].

1689

– Tierra Firme: Du Casse, con la participación de los filibusteros, ataca Surinam.

1690

– Santo Domingo: Cussy, con la participación de los filibusteros, ataca Santiago de los Caballeros[cxxvii].

1692-1694

– Jamaica: Du Casse envía regularmente a los filibusteros a atacar Jamaica.

1697

– Tierra Firme: Pointis, Du Casse y los filibusteros toman Cartagena.

1706

– San Cristóbal y Nieves son atacadas primero por Chavagnac y luego por Le Moyne d'Iberville, con la participación de los filibusteros.

1708

– Antoine Ferry y sus filibusteros atacan Essequibo.

1709

– Los filibusteros Borne, Plessis, Marais y Gachet saquean

Saint Eustache.

1710

– Incursión en Montserrat dirigida por Collart con filibusteros.

1712

– Ataque a Surinam y Berbice dirigido por Cassard, participación de filibusteros.

1713

– Ataque a Saint Eustache y Saba dirigido por Cassard; Collart y Cassart atacan Curaçao con participación de los filibusteros.

Nota

[6] La ciudad de San Juan se edificó a partir de 1521, pero parece que hasta 1582 el nombre de San Juan se aplicaba igualmente a toda la isla (comunicación personal de Walter Cardona Bonet).

Anexo 5

Captura o incendio de barcos

INCURSIONES TERRESTRES A MOLINOS Y GRANJAS, TOMA DE REHENES Y SOLICITUDES DE RESCATES DURANTE EL PERIODO PONANTÉS

1526

– Santo Domingo-Puerto Rico: distintos ataques corsarios sin mayores precisiones en los documentos[cxxviii].

1536

– Tierra Firme: en noviembre, en el puerto de Chagras, captura de un buque que iba en ruta hacia Santo Domingo[cxxix].

– Cuba: un patache separado de su nave almiranta se cambia por un rescate en La Habana[cxxx].

1537

– Tierra Firme: captura de un buque procedente de Santo Domingo cerca de Nombre de Dios; el corsario se llamaba Jacques de Saavedra[cxxxi].

– Una escuadra francesa apresa dos galeones; el almirante francés resulta muerto, «Gay Get Monsieur de Roubost»[cxxxii].

– Unos corsarios franceses apresan dos carabelas en Nombre de Dios[cxxxiii].

– Un corsario francés apresa un convoy de tres buques en aguas de La Habana[cxxxiv] ; el 31 de mayo en el puerto de Santiago un francés se apodera de todos los navíos[cxxxv].

– Santo Domingo: en febrero, en Puerto Hermoso, una nao y su patache apresan tres bergantines; en Azúa se llevan

el azúcar, truecan a los rehenes por 300 castellanos de oro; cinco de ellos resultan muertos durante un desembarco para ir a robar el dinero de un molino; eran de Dieppe[cxxxvi]. En octubre, unos franceses en un navío y una carabela latina roban una nao que se hallaba en el puerto de La Yaguana con más de 30.000 pesos en oro a bordo; eran gascones y genoveses[cxxxvii].

– Puerto Rico: robo de una carabela[cxxxviii].

1538

– Puerto Rico: daños causados por un francés que aparece el 15 de mayo[cxxxix].

– Cuba: combate entre un navío de Bayona y dos barcos españoles en el puerto de Santiago; más tarde el primero realiza una presa en el puerto de La Habana[cxl].

– Santo Domingo: el 1 de febrero, un buque de 150 toneladas, junto con un navío y un patache con cien hombres llegan a Puerto Hermoso y apresan tres navíos y a doce marineros. Queman las casas y luego se van a desvalijar el molino de azúcar de Ocoa. Se llevan quince negros y roban 300 arrobas de azúcar; seis franceses resultan muertos[cxli].

– Puerto Rico: pillaje realizado por corsarios franceses; una carabela se aconchó para huir de ellos. Aparentemente, el mismo navío francés desvalija y quema San Germán y las granjas de la costa[cxlii].

1541

– Puerto Rico: en el mes de mayo, un buque francés tripulado por treinta y cinco hombres roba una carabela que estaba cargando sal en Guayama, y más tarde en Mona hunde un barco; luego bajan a tierra y capturan a cuatro indios. Después, en el cabo de la Vela, a 12 leguas de Portete, roban una carabela que transportaba 7.000 u 8.000 ducados en perlas[cxliii].

1543

– Santo Domingo: dos navíos franceses se apoderan de una carabela que salía del puerto[cxliv].

– Puerto Rico: en marzo, dos buques corsarios y un patache queman y desvalijan las granjas de la parte sur de la isla, para luego robar, en el puerto de San Germán, cuatro carabelas que iban a cargar sal a Araya, pero la nave capitana francesa y cuarenta hombres son capturados[cxlv].

– Cuba: captura de un navío en aguas de Santiago el 7 de septiembre[cxlvi].

1544

– Tierra Firme-Santo Domingo: el 13 de octubre en el puerto de Santa Marta de los Remedios, en el cabo de la Vela, cinco buques franceses se apoderan de cinco navíos españoles[cxlvii]. Los franceses roban una nao en el cabo de la Vela y otra en Cabo Tiburón[cxlviii].

1545

– Tierra Firme: una carabela pilotada por Francisco Sánchez de Triana, cargada de esclavos de Cabo Verde, es apresada por dos navíos franceses; se la llevan al cabo de la Vela, y de ahí a Francia[cxlix].

1547

– Puerto Rico-Santo Domingo: en el puerto de San Germán un buque francés de 80 toneladas, con una dotación de sesenta hombres, apresa una carabela cargada de maíz y de cassava; la trueca por 1.205 pesos. En Mona, apresan otra carabela que venía de Honduras con 800 pesos en oro y plata. Desde allí parten para Ocoa, donde roban una carabela que iba a Nombre de Dios[cl].

– Cuba: una embarcación francesa con veinte hombres se apodera de una carabela en el puerto de Santiago[cli].

1548

– Tierra Firme: tras un ataque fallido a Santa Marta, unos franceses se apoderan del navío de Pedro Díaz en el puerto. Después se adueñan de dos carabelas en Río de la Hacha; las vacían y las afondan[clii].

1549

– Puerto Rico-Santo Domingo: en febrero, un gran navío francés roba en Mona un buque que venía de Castilla, maestre Miguel de la Borda; ocho días después, roba una gran carabela cargada de azúcar, cueros, perlas y oro[cliii]. Un patache estilo galera, con dieciocho remos por banda, captura, en medio de otros seis buques, a uno que iba cargado de cueros y azúcar por valor de 20.000 ducados, y el mismo día apresa tres carabelas, una de las cuales iba cargada de esclavos[cliv]. Unos franceses roban en La Yaguana, Mona, Jamaica y el cabo de la Vela, y apresan dos navíos[clv].

1550

– Santo Domingo: desde octubre pasan cuatro escuadras; una apresa un navío que llevaba 6.000 pesos o más. Otra trata de hacer trueques en La Yaguana, pero los habitantes se resisten. En La Yaguana dos buques, valorados en 20.000 pesos, son robados[clvi], y en Cabo Tiburón unos corsarios apresan un barco que pertenecía a un habitante de La Yaguana[clvii].

1552

– Santo Domingo: un corsario francés, junto con una nao y un patache, quema tres navíos y una carabela en el puerto de La Yaguana. Otro corsario, en el puerto de Montecristi, se lleva dos navíos cargados con 9.000 cueros y 8.000 pesos[clviii]. Un corsario con una nao y un patache, que había robado un buque (seguramente negrero), se retira a Saona para luego dirigirse al río de Zozo, donde roba una barca en construcción[clix].

– Panamá: el 18 de junio, a causa de una calma chicha, un

corsario es apresado y catorce hombres son hechos prisioneros[clx].

1553

– Santo Domingo: en Montecristi el 29 de abril, cinco navíos franceses roban cueros, azúcar, armas, zarzaparrilla y tres pataches[clxi]. El 3 de agosto, un corsario francés apresa una urca flamenca en La Yaguana, quema el pueblo y ataca un molino de azúcar[clxii].

– Una nao que salía de ese puerto fue apresada por franceses[clxiii].

– Puerto Rico-Cuba-Santo Domingo: unos corsarios franceses apresan un gran navío en el que iban Antonio Ramírez, tesorero de Las Charcas (audiencia correspondiente a las actuales Bolivia y parte de Argentina), y Alonso Martel, regidor, que son revendidos por 6.000 pesos, además de otros 6.000 pesos en ropas y joyas que se habían robado. Después llegan a San Germán, donde queman el pueblo y toman como rehén a la mujer del teniente, a la que canjean por 6.000 pesos. En Cuba, en marzo, apresan en La Habana una carabela que les reporta 20.000 pesos. Apresan igualmente otras tres naos que hacían el pequeño comercio de la isla, para después ir hasta Ocoa a por el molino de azúcar; en ese puerto y en Azúa apresan dos carabelas cargadas de cueros y azúcar por valor de más de 6.000 pesos. Desembarcan en Azúa y roban gran cantidad de cueros y azúcar. Saquean la ciudad de La Yaguana, y apresan también un buque de Pedro Menéndez. En San Juan de Luz, eran más de seiscientos, tenían cuatro navíos y dos pataches, y robaron más de 100.000 ducados y once barcos[clxiv].

– Puerto Rico-Santo Domingo: en Mona un buque de remos tripulado por treinta hombres apresa un navío que iba a cargar azúcar a Puerto Plata. Desde allí se dirige a la Saona, donde apresa dos naos que cambia por 100 pesos[clxv].

– Puerto Rico: unos franceses capturan un aviso en Mona[clxvi].

– Tierra Firme: en Cartagena, un patache francés parte cargado de metales preciosos[clxvii].

1554

– Santo Domingo: en marzo en Saona una nao francesa y su patache apresan una barca y una carabela con 200-300 castellanos de oro [...], hunden la barca y después van a Ocoa, donde desembarcan y se llevan unas cajas de azúcar y los ornamentos de la iglesia[clxviii].

– Puerto Rico: combate contra cuatro buques franceses en San Germán[clxix]. El domingo de Ramos, los franceses saltan a tierra para desvalijar un molino[clxx].

1555

– Santo Domingo-Puerto Rico: el 23 de julio tres navíos franceses son avistados desde Santo Domingo. Queman un molino en San Germán[clxxi].

– Jamaica: una galeaza francesa tripulada por cincuenta hombres trafica con los habitantes y toma como rehenes a dos personas que luego son liberadas[clxxii].

1556

– Puerto Rico: los franceses toman una carabela en el puerto de Guayama; en San Germán desembarcan y capturan a dos rehenes en una granja para trocarlos por comida[clxxiii].

– Jamaica: una nao que iba a Honduras es apresada en Anaya y conducida al puerto de Caguaya, donde se canjea por 1.000 pesos[clxxiv].

1557

– Puerto Rico-Santo Domingo: un francés apresa un negrero en Guadanilla; el 22 de febrero, captura de un buque cargado de azúcar hacia Saona; el corsario salía de Mona[clxxv].

1558

– Puerto Rico: en julio el molino de Juan de Velasco y Vallejo es asaltado por unos franceses que lo queman, matan a los esclavos, roban los utensilios, se adueñan de una nao y piden un rescate a cambio de no quemar lo demás[clxxvi].

– Santo Domingo: en Montecristi y Puerto Plata, unos franceses apresan tres naos, una de las cuales ya estaba cargada para España. Otra en La Yaguana, que iba cargada para Tierra Firme con yeguas, maíz y cassava. Queman ésta y otra. Apresan otra más que se dirigía a Cuba. Secuestran al hijo del gobernador, el doctor Angulo. El 14 de febrero[clxxvii] llegan otros dos buques franceses y una chalupa a Puerto Plata, aunque no hacen nada. En cambio, en Montecristi piden un rescate de 5.000 pesos a cambio de no tocar a la gente ni un cargamento de azúcar y cueros preparado para España[clxxviii].

1559

– Santo Domingo: el molino de azúcar de Pedro Martín de Ayamonte, en La Yaguana, es incendiado. Le matan 50 esclavos y le roban 100.000 pesos[clxxix].

– Cuba: en septiembre, captura de la carabela de Gaspar González de Nueva España, cargada de cochinilla, plata, oro y cueros.

– Puerto Rico: el navío *Foy* del capitán Guillan Méchandet de Honfleur roba azúcar en Puerto Rico[clxxx].

1560

– Cuba: el *Sanctus Spiritus* desvalijado por unos franceses delante de La Habana[clxxxi].

– Santo Domingo: en el mes de agosto, todo el oro, la plata y las perlas que procedían de Santo Domingo son robados en Saona[clxxxii].

– Tierra Firme: por la costa merodea un francés, es el que en julio roba el buque de Antón Hermoso de Cádiz[clxxxiii].

1561

– Santo Domingo: el 29 de abril los franceses roban cuatro de las ocho naos que traía Gaspar Hernández. El capitán era Guillaume Lasalle, en el *Françoise* o el *Patache* de Dieppe, y Francisco Díaz Mimoso en el *Marie*[clxxxiv]. Los franceses apresan seis naos cargadas de perlas, plata y oro[clxxxv]. En La Yaguana, robo de la nao de maestre Bartolomé Miguel[clxxxvi] y de una carabela del maestre Bartolomé Madera[clxxxvii].

1562

– México-Cuba: en Campeche unos franceses se apoderan de una nao, pero son rechazados. Van entonces a las costas de Cuba, donde roban un buque que transportaba 3.000 pesos en oro[clxxxviii].

1563

– Puerto Rico: en enero trescientos soldados franceses de Le Havre, a bordo de dos o tres pataches, apresan dos carabelas, una de Puerto Rico y la otra de Margarita[clxxxix].

1564

– Santo Domingo: captura de un corsario francés que venía de Florida; habían hecho una presa en la isla[cxc].

– Cuba: en la punta San Antonio, robo de un buque procedente de Honduras. Se trata de la gente que pobló Santa Elena, en Florida. El piloto es Francisco Díaz Mimoso. Apresan igualmente otro buque cargado de cueros y con 28.000 pesos en oro y plata, procedente de Honduras[cxci].

1565

– Puerto Rico: un francés que iba a Florida apresa un aviso en julio[cxcii].

1566

– Santo Domingo: en el puerto de Puerto Plata, un navío francés bien provisto de artillería, en compañía de otros dos navíos, se lleva tres buques cargados de cueros[cxciii]. El capitán

Mesmin hace una presa hacia el cabo Tiburón y la conduce a La Yaguana[cxciv].

– Florida: captura en el canal de las Bahamas de un buque cargado de cueros, conducido a Florida[cxcv].

1567

– Santo Domingo: un francés apresa un navío en aguas de Ocoa[cxcvi].

– El 1 de octubre en el puerto de Ocoa, siete corsarios (tres franceses, dos ingleses y dos escoceses) apresan el buque de Francisco Rebolo, cargado de negros de Cabo Verde[cxcvii].

– Jamaica: el gobernador derrota a tres naos francesas[cxcviii].

– Tierra Firme: en mayo, Jean Bontemps roba en Santa Marta una nao de la armada[cxcix].

– Pierre Barc apresa en el puerto de Coro un navío cargado de cueros y de lana[cc].

1568

– Santo Domingo: el capitán Clérisse con su piloto Jean d'Orleans roba tres buques cargados con cuatro mil cueros[cci].

– Tierra Firme: Jacques de Sores viene a Burbureta. Los habitantes le entregan 1.000 pesos para que no queme el pueblo[ccii]. Paul Blondel de Saint-Valéry-en-Caux, a bordo del *Don-de-Dieu*, roba una fragata cargada de oro, plata y joyas perteneciente a Juan Ortiz de Zarate[cciii]. El capitán Juan «de la Bota» (¿Jean de la Botte?) de Caen, a bordo del *Salamandra*, roba una rica nao. El capitán «Bonnebaose» roba, cerca de Cartagena, ciento ochenta planchas de oro y plata[cciv]. El capitán Valier hace varias presas cerca de Coro[ccv]. En la región de Nombre de Dios un buque francés, capitán Nepeville, en la isla de San Bernardo, se lleva el dinero que había a bordo de una fragata: más de 250.000 pesos de particulares. Huye a Tolú. Otro, en el puerto de Veragua, roba un buque que transportaba más de 40.000 pesos[ccvi].

1569

– Santo Domingo: tres buques, uno francés, otro inglés y un patache, remontan por los ríos de la isla unas cinco o seis leguas. Roban naos de Canarias y de Puerto Rico[ccvii].

– Santo Domingo: en el mes de octubre en cabo Tiburón un buque de Canarias es capturado para obtener comida como rescate[ccviii].

– Tierra Firme: Edmond de Sahurs en el *Dauphin* roba en la costa de Cartagena plata, treinta piezas de oro, una cadena de oro de 200 escudos, veinte botellas de vino y ciento cuarenta y siete cueros[ccix].

– Un navío y una galera franceses hacen algunas presas en la costa de Cumaná[ccx].

– El capitán Nepeville desvalija por valor de más de 100.000 escudos un buque que iba con la armada de Pedro Menéndez, tras haber arrojado al agua a los pasajeros[ccxi].

1570

– México: un buque es capturado en la bahía de Conil por unos oriundos de Honfleur[ccxii].

– Tierra Firme: en Margarita, el capitán Cacheux apresa un buque[ccxiii]. Tam bién en Margarita, el capitán Guillaume Fèvre, en un buque de 100 toneladas, captura la embarcación de Alcalá procedente de las Canarias[ccxiv].

– Santo Domingo-Margarita: Bontemps roba nueve mil cueros, 14 libras de oro y algunos barriles de casia en el puerto de Margarita y en Santo Domingo[ccxv].

– Santo Domingo-Tierra Firme-México: en Puerto Real, el *Philippe* del capitán Nicolas Désilles se apodera de tres navíos que estaban cargando más de cuatro mil cueros y casia. El mismo año, a bordo del *Espérance* del Sr. de Manneville, en el río Chagras, se hacen con veinticuatro mil piezas de tela, así como con una carabela de Margarita con 40 pipas* de vino, y con otra cargada de carne en Nombre de

Dios; antes habían saqueado las iglesias. En Campeche, apresan un buque cargado de mantas, miel y cera. Se trata de dos buques, uno de ellos es una pinaza[ccxvi].

– Puerto Rico: unos bayoneses se llevan unas mercancías.

1571

– Santo Domingo: en abril Laudonnière roba un buque que regresaba de Perú con destino a Sevilla[ccxvii]. Robo del *Nuestra Señora de la Ayuda*, realizado por «fulano» Sores, primo de Jacques de Sores, hacia La Yaguana. Contenía tres mil seiscientos cueros y casia. Apresan nueve navíos (cuatro de ellos portugueses, tres flamencos e ingleses y uno de Vizcaya cargado de trigo); las presas se descargan en Jamaica. En el puerto de Puerto Plata capturan dos o tres cargados de cueros[ccxviii].

– En marzo cuatro naos que habían salido para España son atacadas por dos corsarios cerca de Saona. Roban y maltratan a la gente[ccxix]. El capitán Cayun trata en vano de hacer una presa[ccxx].

– Tierra Firme: el caballero de Turbile apresa una nao cargada de vinos, una carabela de víveres cerca de Santa Marta y más lejos tres fragatas[ccxxi].

– Guillaume Le Testu en el *Comtesse* roba 6.000 cueros y 40 libras de oro. El capitán Sores captura una carabela con cincuenta negros y dos piezas de artillería de bronce, y en el mes de julio otro buque hacia Margarita[ccxxii].

1572

– Tierra Firme: en Margarita, dos corsarios franceses son atacados en la isla; uno de ellos combate y casi toda su dotación perece, y el otro se echa a la costa; la tripulación es capturada[ccxxiii].

– Jamaica: cuatro corsarios con seis lanchas apresan el navío de Diego Ponce, cargado de cueros[ccxxiv].

– Honduras: unos franceses hacen trueques en el puerto

de Trujillo[ccxxv].

1573

– Puerto Rico: un francés roba varios buques que iban de Puerto Rico a Santo Domingo[ccxxvi].

– Tierra Firme: robo realizado por franceses[ccxxvii].

1575

– Santo Domingo: en mayo, unos franceses reparten a su gente entre sus dos presas, una realizada en Jamaica con 8.000 cueros y la otra en Montecristi, se trata de un capitán de Le Havre, Márquez o Marco (sin duda, Antoine Marc, a bordo del *Lézarde*, de 80 toneladas)[ccxxviii].

– Cuba: a pocas leguas de La Habana, captura de un buque cargado con 2.000 cueros[ccxxix].

– Tierra Firme: unos franceses fueron a Veragua, donde reunieron algo de botín[ccxxx].

1576

– Santo Domingo: El capitán Louis Jouyn de Le Havre roba 3.000 cueros en una carabela portuguesa en Montecristi[ccxxxi]. En octubre en el puerto de Ocoa, dos de las tres naos de la isla son apresadas por franceses, seguramente el *Princesse* de Dieppe, con doscientos cincuenta hombres y cuarenta cañones que apresó en Ocoa dos navíos de Tenerife cargados de vinos, pero el capitán se vio obligado a abandonarlos[ccxxxii].

1577

– Puerto Rico: en el puerto de Guadanilla un francés roba dos buques procedentes de Santo Domingo[ccxxxiii].

– Jamaica: el capitán Sieurin, en compañía del general Cauquigny, apresa dos naos en el puerto[ccxxxiv].

– Cuba-Santo Domingo: tres corsarios de Le Havre, Guillermo, Márquez (sin duda, Antoine Marc) y Arthur Matacras (sin duda, Mathenas), roban dos naos de Canarias

hacia el cabo de la Cruz; un poco más lejos, otros dos, el capitán Louis Pelley y Jean Haquet, apresan en Montecristi un navío portugués con 2.000 cueros[ccxxxv].

– Santo Domingo: el 30 de junio en Puerto Real un corsario apresa una nao portuguesa[ccxxxvi].

1578

– Margarita: unos franceses apresan el buque de Gonzalo de Mesa y pretenden llevarlo como piloto para pasar el estrecho de Magallanes[ccxxxvii].

1579

– Santo Domingo: unos franceses capturan dos buques que iban a Margarita en busca de perlas[ccxxxviii].

– Puerto Rico: Jean Haquet con otros dos navíos, dos lanchas y ciento cincuenta hombres armados llegan con negros y mercancías. Apresan tres naos[ccxxxix].

1580

– Santo Domingo: en Saona un buque francés se va a pique, pero se hace con una fragata y con ella se asocia con otros dos en La Yaguana. En Santa Catallina un francés captura una nao de azúcar de Santo Domingo[ccxl].

– Cuba: con un navío y una lancha, un francés apresa la nao de Rodrigo Madera[ccxli].

1581

– Santo Domingo: hacia la isla de Saona, captura del *Nuestra Señora de la Concepción* de maestre Paulo Battista[ccxlii].

– El capitán Lorenzo (Laurent Anquetil) apresa en Saona un pequeño buque que iba de esa ciudad a Margarita. Apresa igualmente una barca con veinte cajas de azúcar procedentes de un molino de la isla. En Ocoa, trueca algunas mercancías, y más tarde en Saona apresa otras dos barcas con cueros y azúcar, además de un buque de 200 toneladas que acababa

de cargar[ccxliii].

– En octubre un buque armado sale del puerto contra una lancha francesa que había capturado dos barcas de azúcar; a ocho leguas de la ciudad, recuperan las presas[ccxliv].

– Puerto Rico: los franceses rodean la isla y roban todos los buques que iban a Margarita y a Santo Domingo[ccxlv].

1582

– Santo Domingo: a finales de diciembre, captura del aviso *Concepción*, maestre Blas González[ccxlvi].

– Santo Domingo-Margarita: en enero en el puerto de Santo Domingo, se llevan un buque que aún no había cargado todo el azúcar[ccxlvii] ; en Saona, unos franceses en un buque de 150 toneladas apresan un navío que conservan durante ocho o diez días, durante los cuales lo vacían. También hacen otra presa cargada con once cajas de azúcar y cueros. Regresan a Saona, donde apresan otros dos buques con cueros y azúcar, así como una nave de 200 toneladas. Su jefe se llama Laurent (seguramente, Laurent Anquetil)[ccxlviii]

– Puerto Rico: unos franceses roban cueros y azúcar, pero los matan[ccxlix].

1583

– Santo Domingo: el 5 de febrero en Puerto Mosquitos, las galeras apresan un navío, una fragata y una lancha de franceses. Los veintiocho hombres huyen a tierra, y diez de ellos son capturados. Los soldados se quedan en Juan Rabelo (actualmente, Jean Rabel) para buscar a los demás. Había vino, víveres, mercancías menudas y 70 cueros. La lancha estaba vacía. Eran ellos los que habían apresado el aviso y el buque de Puerto Rico[ccl].

1584

– Santo Domingo: el capitán Bordon apresa tres buques que iban a Puerto Rico y Caracas, dos de ellos cargados de mercancías, cerca de Saona. Se saca la galera, que les da caza

durante 18 leguas. Las presas son recuperadas[ccli].

1586

– Cuba: los franceses apresan la fragata de Bernardo Sanova en el cabo Corrientes[cclii].

1587

– Cuba: las galeras encuentran en el cabo Corrientes un navío y una lancha francesa que habían capturado a Franco Núñez para conseguir provisiones. Los franceses huyen de noche; se trata del capitán Adrián (seguramente, Adrien Letellier)[ccliii].

1589

– Jamaica: el capitán Jean Retout y otros dos navíos ocupan el puerto principal de la isla[ccliv].

– Santo Domingo: los franceses hacen en la isla algunas presas pertenecientes a Pedro de las Llanas y Jorge de Uribe.

1590

– Santo Domingo: un corsario francés entra en el puerto de Bayaha con dos naos y se lleva las piezas de artillería que se hallaban allí[cclv].

1591

– Santo Domingo: en La Yaguana, los franceses apresan cuatro naos que estaban cargando[cclvi].

1594

– Santo Domingo: «Hace seis días, unos hombres en dos naos y dos lanchas desembarcaron en los puertos de Yguamo y caqui y atacaron el molino de azúcar de Gregorio de Ayala, regidor de la ciudad. Quemaron la iglesia, la casa de purga[◆] y las chozas de los negros del molino, con sus ropas y cueros. Se llevaron el azúcar y las herramientas con las que se hace. Pidieron un rescate por no quemar el resto. De paso apresaron tres bajeles del tráfico de Su Majestad. Son franceses e ingleses que llevaban con ellos unos

portugueses»[cclvii].

1601

– Cuba-Jamaica: «los franceses Lavallon (Cavaillon), Viconte, Arceo, Pero Carrion, el genovés Pompilio, el portugués Mota, los flamencos Abragan, Jacque y Corcóbez se han apostado en Manzanilla, desde donde parten para Jamaica»[cclviii].

1602

– Tierra Firme: «el año pasado, además de los ingleses, vinieron tres naos de Le Havre. La primera en mayo, apresó un navío de Juan de Pedro de Margarita y más de 2.000 pesos. La segunda vino este año y atrapó a dos habitantes de esta ciudad que venían de Margarita en piragua. Se llevaron más de 1.000 pesos. La tercera atacó las canoas de perlas»[cclix].

1603

– Honduras: dos navíos desvalijados por unos franco-ingleses. El 17 de febrero ocho naos de 300-350 toneladas apresan la nave capitana en el puerto de Puerto Caballos. Los enemigos se reagrupan en el puerto de Guanaybes: capitán Joseph de Dieppe, Mosirer, Vicomte, Pompear (Pontpierre), Lie, Olmes de Le Havre. Hubo que lamentar la pérdida de 3.000 cueros y 250 quintales de índigo[cclx].

– Cuba: entre julio de 1602 y septiembre de 1604, veintitrés barcas son capturadas, parte de ellas por Giron[cclxi]. En Trinidad hay un buque francés de 150 toneladas con sesenta hombres de mar y de guerra robando y haciendo trueques[cclxii].

1604

– Tierra Firme: hacia las salinas de Araya una tripulación mixta franco-inglesa en el *Castor et Pollux* apresa dos carabelas de las que se llevaron harina; hacia Jamaica un buque de pesca, y hacia Florida otro más[cclxiii].

1605

– Santo Domingo: un corsario francés merodeaba por la Saona. Se apodera de un buque portugués. Una barca francesa con doce hombres es capturada. Su jefe era el capitán Cavaillon; habían hecho dos presas en los últimos ocho meses[cclxiv].

1609

– Pequeñas Antillas: en verano un buque francés de 500 toneladas y ciento treinta hombres apresa una nave canaria, dejando a la tripulación en tierra en San Cristóbal[cclxv].

1610

– Puerto Rico: un francés apresa un buque cargado de mercancías de España perteneciente a Pedro Rondón de Jerez de la Frontera, así como un navío de Santo Domingo y el que el gobernador envía en su ayuda[cclxvi]. Tal vez sea el mismo asunto del robo de un buque cargado de vino entre las islas Vírgenes y Puerto Rico que aparece en otra fuente[cclxvii].

1613

– Tierra Firme: el negrero portugués *Jesus Maria*, maestre António Rodrigues de Acosta, es apresado por un francés de Le Havre a bordo de un navío grande y dos pataches. Deja algunos hombres en guarnición y a cuatro portugueses. A los demás les da uno de sus pataches para que puedan volver a Cacheo[cclxviii].

1614

– Santo Domingo: una presa hecha a cuatro leguas de Santo Domingo llega a Ruán.

– Cuba-México: captura de una fragata procedente de Campeche en las costas de Cuba, y luego de otras dos fragatas en la costa de Campeche. Tal vez fuera Clément d'Urfé, a bordo del *Don de Dieu*, de La Rochelle, a quien encontramos después en las Azores[ccl].

1619

– Cuba: unos corsarios –algunos de ellos franceses– roban nueve fragatas. En Puerto Príncipe se llevan una fragata cargada para La Habana, y a las demás les quitan las velas y la jarcia[cclxx].

1620

– Cuba: unos corsarios roban tres buques cargados de vino de Canarias, entre ellos Juan Jinete[cclxxi].

– México: en las costas de Campeche, robo de seis fragatas y un aviso, realizado por Charles Fleury[cclxxii].

1621

– Santo Domingo: en las Caimitas se avista a un francés y un inglés que se habían apoderado de dos fragatas en Tierra Firme.

1624

– Santo Domingo: d'Esnambuc roba una pequeña fragata en la Tortuga[cclxxiii].

– Cuba: captura francesa en la isla.

1625

– Pequeñas Antillas: en el paso de Saintes, el 5 de mayo, robo del aviso de Nueva España por Charles Lasalle[cclxxiv].

– Santo Domingo: unos corsarios queman viviendas a lo largo de la costa[cclxxv].

Nota

◆ Una de las construcciones de un molino de azúcar, donde se realizaba una parte del proceso. (N. de la T.)

Anexo 6

Los gobernadores de la Tortuga

Y posteriormente de la Tortuga y la Costa de Santo Domingo

1630-1634

– El gobernador inglés Anthony Milton es reemplazado a su muerte por Christopher Wormeley.

1635- ?

– Nicolas Reskinner, gobernador inglés.

– Roger Floud, gobernador inglés.

– ¿Alguien llamado James?

1639-1640

– ¿Comandante Willis?, gobernador inglés.

1640-1653

– François Le Vasseur, gobernador (pero desde 1644 la Compañía de las Islas de América contesta su autoridad).

1653-1654

– Timoléon Toman, caballero de Fontenay.

1654

– Los españoles controlan la isla hasta el 13 de septiembre.

1655-1659

– 8 de agosto, el inglés Elias Watts, con una comisión del gobernador de Jamaica.

1659-1663

– Jérémie Deschamps du Rausset, lugarteniente del rey en la isla de la Tortuga.

1663-1665

– Frédéric Deschamps de La Place, gobernador en funciones.

1665-1676

– Bertrand d'Ogeron, sieur de la Bouère, gobernador de la isla de la Tortuga y de la costa de Santo Domingo.

1676-1683

– Jacques Neveu de Pouançay.

1683-1684

– François de Pardieu Franquesnay, gobernador en funciones.

1684-1691

– Pierre-Paul Tarin de Cussy.

1691

– Dumas, comandante en funciones.

1691-1700

– Jean-Baptiste Du Casse.

1700

– Gallifet, Auger y Charrite, gobernadores en funciones.

1707-1711

– Choiseul-Beaupré y d'Arquian, gobernadores en funciones.

1713-1717

– Blénac.

1719-1723

– Sorel.

1723-1731

– La Rochalar.

Anexo 7

Principales capitanes filibusteros franceses y extranjeros

Al servicio de Francia, y piratas franceses del Caribe y del Océano Índico[7]

1520-1530

– Jean Fleury, Michel Féré, Silvestre Billes, Jean Fain, Guyon d'Estimauville, Cardin d'Esgueville, Nicolas de Crosmare.

1530-1540

– Gay Get, sieur de Roubost, Jacques de Saavedra.

1540-1550

– Jean Fontenau, llamado «Alfonse de Saintonge», Antoine Alfonse de Saintonge, Martin Dagorrecte, Martycot de Chauchau, Jean-François de La Roque, señor de Roberval, Menjouyn de La Cabane…

1550-1560

– Jean du Plan, Robert Blondel, Menjouyn de La Cabane, Guillaume Mesmin, Jacques de Sores, Guillaume Méchandet, Pierre de Comptes alias capitán de La Chapelle, François Leclerc llamado «Pata de Palo», Vincent Boquet, Étienne de Bris, señor de Nepeville, Martycot de Chauchau, Pigolet…

1560-1570

– Pierre Liesse llamado «Barc», Jean de la Botte, Paul Blondel, Jean Bontemps, François Leclerc llamado «Pata de Palo», Jacques de Sores, Jean d'Orléans, Pierre de «Den»,

Étienne de Bris, señor de Nepeville, Edmond de Sahurs, Nicolas Valier, Guillaume Le Testu, Francisco Díaz Mimoso, Guillaume La Salle, François Voisin alias Vitan, Jean Carel, sieur des Préaux, Guillaume Mesmin, La Avez, Maupas, «Rijana»...

1570-1580

– Cacheux, «Cayun», Nicolas Désilles, Jean de Cauquigny, Jean de Granville, Guillaume Fèvre, Jean Haquet, Arthur Mathenas, Antoine Marc, caballero de Turbile, Étienne Sieurin, Louis Pelley, Louis Jouyn, Louis Prendrian, Guillaume Le Testu, René de Laudonnière, Jacques de Sores, «fulano» Sores (primo de Jacques de Sores), Adrien Letellier, François Beuzelin alias capitán Lyerre, Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre, Cacreyos, Carreyprian...

1580-1590

– Christophe Désilles, escudero, sieur de Réville y de la Haye, Laurent Anquetil, Nicolas Désilles, Jean Bourdon, Pierre Liesse llamado «Barc», Girard Le Testu, Nicolas de Perrières, Jacques Mathenas, Jean Boucher, Adrien Letellier, Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre, Jean Retout, «el Vasco»...

1590-1600

– Jérémie Rémont, Jean Boucher, Jean du Plan, Nicolas Dufou, escudero, François de Hautefort, Guillaume Mennessier, Jacob Bouchart, Guillaume de Cazan, Nicolas Tuvache, Aaron de Bourcé...

1600-1610

– François Boutton llamado «Cavaillon», Gilbert Giron, Joseph, Le Vicomte, Auguste Le Héricy, sieur de la Morinière-Pontpierre, Richard Moullin, sieur de Angerville, Michel, Olive, Boucher, Barthélemy de la Mothe, Arceo, Pierre Carrion, Thomas Hoxe, Richard Lye...

1610-1620

– Jean d’Aigremont, Jacques Barc, d’Esnambuc, Du Buisson, Du Mais, Charles Fleury, La Salle, Le Grand, Auguste Le Héricy, sieur de la Morinière-Pontpierre, el Señor de Montreuil, Georges de Naguet, escudero y sieur de Saint-Georges, Urbain de Roissey, Climent d’Urfé, Jean Fervis, Manuel Todis…

1620-1630

– Jean d’Aigremont, Caverley llamado «Giron», d’Esnambuc, Charles Fleury, Thomas Hardy, Charles de La Salle o Lasalle, Urbain de Roissey, Henri de Chantail…

1630-1640

– Jean Daurriotz, Vincent Grenier, Nicolas Lambert, Antoine Lecesne, Le Fort, Pierre le Grand…

1640-1650

– Diego el Mulato, Robert Martin, Jean Cabaret…

1650-1660

– Beaulieu, Daniel, de L’Isle, Diego el Mulato, Toman de Fontenay, Job Forant…

1660-1670

– «Abricel», Philippe Béquel, Champagne, Hamol Clero, Collart, Diego el Mulato, Chevalier du Plessis, Du Plan, Jean Flattert, «Juncon», Michel Le Basque, Louis, Jean Manse, Jean y Jacques Maurice, Moulin, Jean Moreau, Peroteau, Pierre le Picard, Gascon, el Olonés, Rafflecourt (seguramente Rudolph Court, filibustero holandés según el sitio web de Raynald Laprise), Pierre «Suco», Roc, Trebutor, Moïse Vauclin, Guillaume Griffin…

1670-1680

– Archambaut, John Bennett, Bréha, Charles, Daniel «Comuna», Laurent De Graaf, Desnaugla, Diego el Mulato, François Granmont de la Mothe, Grénézé, Joseph, La Garde,

le Maltais, Bernard Le Moing, Le Moulin, La Sonde, el marqués de Maintenon, André Ribot, Roc, Pierre, Santot…

1680-1690

– André, Nicolas Amon llamado «Grénézé» (en algunas listas ese nombre, Grénézé, se menciona dos veces, cosa que me da que pensar que fueron dos los que llevaban ese nombre en la misma época), Andresson llamado «Michel», Jean de Bernanos, François Blot, Nicolas Brigaut, Jean Charpin, Corbet, Cornuette, Laurent De Graaf, «Domini», «Donnini», Duchesne, Du Mesnil, «Lucerna», Jacob Evertson, Jean Fantin, François «Frans» (¿Franc?), Gardiaz o Gardara, François Granmont de la Mothe, Grogniet llamado «Chasse-Marée», L'Écuyer, François Le Sage, Pierre Ovinet, Pedeneau, Petit, el «Provençal», Raveneau de Lussan, Rochelais, Jean Roze, Jacques Thomas, Jean Tocard o Garnache (?), Tristan, Nicolas Van Horn, Verteré, Isaac Veyret llamado «Desmaretz», Vigneron, George Wright, Yanke o Jan Willems…

1690-1700

– Blanc, François Blot, Cottuy, Gallet, Godefroy, Jehan de La Guilbaudière, Guillemet, Corneille Kelly, Jacques Léger, Jacques Legendre llamado «el Rubio» (le Blond), Le Duc, Le Malouin, Le Picard, Lespine, Macary, François Massertie, Pays, Jean Pinel, François Rolle (Frantz Rools), Salles, Tristan, Isaac Veyret llamado «Desmaretz»…

1700-1710

– Jean Arnaud, Bernier, Bornes, Jacques Bréard, Castra, Jean-Baptiste Clignet, Augustin Corneille, André David, Delavigne, Antoine Ferry, Genne, La Chesnay, Julián Lambert, Étienne Montauban, Moulin, Jean Pinel, Robert Petro, Planeau, Jacques Portier, Plessis, Petit, Salvon, Tristan.

– Filibusteros notables: Jean Charpin, Guy Coustard,

Danzé, François-Jacques Duvivier, Legoff de Beauregard, Jean-Baptiste Lelièvre, Charles Le Maire, Jacques Yvon, sieur Deslandes.

1710-1725

– Piratas en el Caribe: Brevet, «Budri», Chabeau, Chemineau, Louis de Boure, Delaunay, Durand, Louis Guittar, «Ivett», Leoner, Olivier Le Vasseur llamado «la Buse», Laubé, Maringouin, Martel, Pierre Vraye...

– En el Océano Índico: Pierre Bachelier llamado «Marineau», Julien Forget, Olivier Le Vasseur llamado «la Buse», Isaac Veyret llamado «Desmaretz».

Nota

[7] Se pueden encontrar breves biografías de filibusteros del periodo 1660-1690 en Gasser, Jacques, «Flibustiers de la Tortue...», *Conjonction*, nº 174-175, Institut français d'Haïti, 3º y 4º trimestre de 1987, pp. 176-214; y Marley, David, *Wars in Ameritas*, Santa Barbara, Oxford, 1994.

Notas

Abreviaturas empleadas:

AD: Archivos departamentales (franceses).

ADSM: Archivos departamentales de Seine-Maritime, Ruán.

AGI: Archivo general de Indias, Sevilla.

AGS: Archivo general de Simancas, Simancas.

AN: Archivos nacionales, París.

BL: British Library, Londres.

BnF: Biblioteca nacional de Francia, París.

Codoin Ind. 1ª serie: *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América*, 42 vol., Madrid, 1864-1884.

Codoin Ind. 2ª serie: *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones de ultramar*, 13 vol., Madrid, 1885-1901.

CSP: Calendar of State Papers, Publlic Record Office, Londres.

RAH: Real Academia de la Historia, Madrid.

NOTAS DEL PREFACIO

[i] Moreau, Jean-Pierre, ed., *Un flibustier français dans la mer des Antilles en 1618-1620, d'après le manuscrit, núm. 590 de la bibliothèque Inguimbertine de Carpentras, préface de Jean Meyer*, 2ª ed., París, 1990; ed. de bolsillo, París, 2002.

[ii] Haring, Clarence, *The buccaneers in the West Indies in the XVII[th] Century*, Londres, 1910.

[iii] Frostin, Charles, *Les Révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII[e] et XVIII[e] siècles*, París, 1976; «La piraterie américaine des années 1720 vue de Saint-Domingue», *Cahiers d'histoire*, t. XXV, 1980, pp. 177-210.

[iv] Butel, Paul, *Les Caraïbes aux temps des flibustiers*, París, 1982.

[v] Johnson, capitán Charles, seudónimo de Daniel Defoe, *A general History of the robberies and murders of the most notorius pyrates*, Londres, 1724-1728.

[vi] Hill, Christopher, «Radical pirates?», *The collected Essays of Christopher Hill*, vol. 3, University of Massachusetts Press, 1985.

[vii] Lapouge, Gilles, *Les pirates vers la terre promise*, París, 1969.

NOTAS DE LA INTRODUCCIÓN

[i] *Relation du voyage de Daniel Le Hirbec de Laval aux Antilles, Pays-Bas et Italie 1642-1644*, publicado por Louis de la Beauluère, notas de Émile Moreau, Laval, 1890.

[ii] En una memoria del gobernador Clodoré sobre la villa de Santo Domingo, citada por Arveiller, Raymond, «Sur l'origine du mot français *flibustier*», *Le Français moderne*, t. XLV, París, 1977, p. 26.

[iii] Arveiller, Raymond, *Contribution à l'étude des termes de voyage en français 1505-1722*, París, 1963, pp. 231-233.

[iv] De hecho los diccionarios holandésfrancés y los diccionarios de marina de principios del siglo XVII ya indicaban un origen inglés para esa palabra. Marin, Pieter, *Dictionnaire complet françois et hollandois*, Ámsterdam, 1728. Aubin, Nicolas, *Dictionnaire de marine*, Ámsterdam, 1702.

[v] Oemelin, Alexandre Olivier, *Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes, contenant ce qu'ils ont fait de remarquable depuis vingt années*, París, 1686.

[vi] Jean de Laon, sieur d'Aigremont, *Relation des voyages des François fait au cap du Nord en Amérique*, París, 1654, p. 157.

[vii] AGI, Indiferente general 1878, Consejo de guerra del 12 de julio de 1674.

[viii] *Remonstrances très humbles en forme d'avertissement que font au Roi et à Nos Seigneurs de son Conseil les capitaines de la marine de France*, 1613 (BnF, département des manuscrits, collection Dupuy, Ms, núm. 464, f. 48), publicado en *Les Nouvelles Annales des voyages*, t. I y II, París, 1843, pp. 53-78 (pasaje p. 56).

NOTAS DEL CAPÍTULO I

[i] Damiao de Gois, *Cronica do felicissimo rei Don Manoel*, Coimbra, 1949, t. II, p. 143. Haudrère, Philippe, «Premiers voyages français dans l'océan Indien au XVIe siècle», en Masson, Philippe y Michel Vergé-Franceschi, dir., *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, París, 1993, pp. 228-238.

[ii] ADSM, Ruán, fonds Amirauté, núm. 204 BP, dossieres y documentos de procedimientos.

[iii] Varnhagen, F. A. de, *Historia general do Brasil*, 2 vol. Río de Janeiro, 1854-1857, t. I, p. 36.

[iv] Ordenanzas de 1531 y del 25 de diciembre de 1538 (BnF, Ms naf. 9386, f. 160 y 315, note Margry; y Ms naf. 9388, f. 169).

[v] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire de la marine française*, 6 vol., París, 1899-1900, t. III, p. 285.

[vi] BnF, départament des manuscrits, Ms. colección «Cinq cents Colbert», vol. 292, f. 70, citado por La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…, op. cit.*, vol. 3, p. 297.

[vii] BnF, départament des manuscrits, Ms fr. 18153 registro del consejo privado, citado por La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, vol. 3, p. 297.

[viii] *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones*, 2ª serie, 13 vol., Madrid, 1885-1901, t. VI, p. 3.

[ix] Carta de Don Diego de Muros, obispo de Oviedo, a Fernando el Católico, Puerto de Santa María, Cádiz, 30 de octubre de 1513, publicado en *Fondos americanistas de la colección Salazar y Castro, catálogo por Remedios Contreras*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1979, doc. 6.

[x] Herrera, Antonio de, *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*, Madrid, 1601-1615, Década I, libro X, cap. XI; trad. al francés de N. de la Coste, París, 1659, con el título *Histoire générale des voyages et conquête des Castillans.*

[xi] AGI, Santo Domingo 77, doc. 32. Pérdida de la villa y fortaleza de Santo Domingo, Francisco Quiñones, alcalde de La Habana y capitán de la fortaleza, 10 de enero de 1522.

[xii] AGI, Patronato 267, núm. 2. Relación sobre los navíos de guerra franceses que iban de Andalucía a Nueva España, cuyo capitán era Jean Fleury de Dieppe, sin fecha; y Duro, Fernández, *Armada española*, 9 vol., Madrid, 1895, t. I, p. 422 (que da la fecha del 11 de agosto de 1522).

[xiii] Rambert, Gaston, *Histoire du commerce de Marseille*, 5 vol., París, 1951-1967, t. III, p. 286; o Varnhagen, *op. cit.*, p. 58.

[xiv] Picot-Bermont, Évelyne, «Mirage ou réalité économique, les armements pour les Indes à Bordeaux dans la deuxième moitié du XVIᵉ siècle», *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, 1990, núm. 5, pp. 127-136.

[xv] AGS, K 1517-1518. Correspondencia de Don Frances de Álava, Nantes, 6 de abril de 1570)

[xvi] AGS, K 1454. Carta de Felipe III a Íñigo de Cárdenas, 7 de julio de 1615.

[xvii] AGS, K 1478. Correspondencia Marqués de Mirabel, 5 de diciembre de 1621.

[xviii] AGI, Patronato 267, núm. 2, ramo 6.

[xix] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 37.

[xx] AGI, Santo Domingo 101. Carta del gobernador Velázquez de Contreras a Su Majestad, 21 de junio de 1625.

[xxi] AGI, Santa Fe 62. Jorge de Quintanilla, Alonso de Saavedra, 4 de abril de 1544, Cartagena.

Notas del capítulo II

[i] Grunberg, Bernard, «Corsaires français et luthéranisme au Méxique en 1560», en Acerra, Martine y Guy Martinière, dir., *Coligny, les protestants et la mer*, París, 1997, pp. 81-90.

[ii] AGI, Santo Domingo 78. Diego Ruiz de Vallejo a Su Majestad, 21 de abril de 1568.

[iii] López Cogolludo, *Historia de Yucatán*, Madrid, 1688, p. 334.

[iv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, pp. 163-209.

[v] *Ibid.*, p. 200.

[vi] AGI, Guatemala 39, núm. 63. Jerónimo Sánchez de Carranza, gobernador de Honduras, 27 de agosto de 1595.

[vii] AGI, Guatemala 39. Carta de Jerónimo Sánchez de Carranza, gobernador de Honduras, 30 de noviembre de 1595.

[viii] Moreau, *Un flibustier français…*, *op. cit.*, p. 41.

NOTAS DEL CAPÍTULO III

[i] Colección Muñoz, t. LXXXIII, f. 236vº, citado por Fernández Duro, *op. cit.*, t. I, p. 433.

[ii] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Santiago del Riego, 25 de septiembre de 1566.

[iii] AGI, Indiferente general 1964, libro 2, f. 2vº; Santo Domingo 49, ramo 3, núm. 122; Santo Domingo 77, ramo 5, núm. 132, citados por Hoffman, Paul E., *Spanish crown and the defense of the Caribbean*, Bâton Rouge, 1980, p. 69.

[iv] Thuber Connor, Jeanette, ed., *Colonial record of spanish Florida*, Publications of the Florida state historical society, Gainesville, 1925-1930, núm. 5, pp. 110-114.

[v] Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville et l'Atlantique*, 8 tomos, París, 1955-1957, tomo 3, p. 235.

[vi] AGI, Santo Domingo 79. Licenciado Gaspar de Torres, fiscal de la audiencia, a Su Majestad, 22 de abril de 1579.

[vii] AGI, Santo Domingo 81. Lope de Vega a Su Majestad, 26 de abril de 1594.

[viii] AGI, Santo Domingo 180. Carta del 26 de agosto de 1606, gobernador Fabrique Cancer, documento núm. 28.

[ix] AGI, Santo Domingo 187. Don Juárez de Amaya a Su Majestad, 13 de mayo de 1603.

[x] AGI, Indiferente general 47. Denuncia anónima desde Londres, 28 de marzo de 1611.

[xi] AGI, Santo Domingo 83. Carta de Hernando de Cáceres, 19 de enero de 1585, Margarita.

[xii] BnF, Département des manuscrits, Ms. naf. 9368, f. 8, collection Margry; y Ms. naf. 2579, f. 54, Colección de historia de la Guyana por M. Arthur, médico del rey en Cayena.

[xiii] BnF, Département des manuscrits, Ms. naf. 2579, f. 55 y f. 72.

[xiv] British Library, Department of manuscripts, collection Sloane 173, f. 2.

[xv] Moreau, Jean-Pierre, *Un flibustier français…*, *op. cit.*, pp. 97 y 207.

[xvi] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 209.

[xvii] Bréard, Charles, «Documents relatifs à la marine normande et à ses

armements aux XVI[e] et XVIII[e] siècles pour les Antilles, le Brésil et les Indes», *Mélanges de la Société d'histoire de la Normandie*, Ruán, 1889, p. 172.

[xviii] BM Rouen, manuscrito núm. 684, *Rapport de Charles Fleury à l'amirauté de Rouen à son retour d'Acadie 1614*.

[xix] AGI, Indiferente general 1868. Consejo de guerra, 30 de mayo de 1617.

[xx] Comunicación personal de Robert Richard.

[xxi] Moreau, Jean-Pierre, *Un flibustier français…*, *op. cit.*, p. 102.

[xxii] *Ibid*, p. 258.

[xxiii] AGI, Santo Domingo 72. Don Diego Gómez de Sandoval, 7 de agosto de 1720.

NOTAS DEL CAPÍTULO IV

[i] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu 1493-1635*, París, 1992, p. 181.

[ii] AGI, Santo Domingo 101. Carta del gobernador Velázquez de Contreras a Su Majestad, 21 de junio de 1625.

[iii] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, 4 tomos, 3 vol., París, 1667-1671, t. I, p. 13.

[iv] Moreau, Jean-Pierre, *Guide des trésors archéologiques sousmarins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnoles, françaises des XVI[e], XVII[e] et XVIII[e] siècles*, Clamart, 1988, p. 87.

[v] AGI, Santo Domingo 133. Declaración tomada en Santiago de Cuba, 5 de julio de 1631.

[vi] Voyages de Daniel Le Hirbec, *op. cit.*, p. 24.

[vii] AGI, Patronato 273, ramo 5.

[viii] AGI, Santo Domingo 85. Relación de Antonio Cardozo, 23 de mayo de 1636.

[ix] Barrey, Philippe, *Les origines de la colonisation française aux Antilles: La Compagnie des Indes Occidentales*, Le Havre, 1918. El texto se publicó inicialmente en la *Revue de la Société havraise d'études diverses*: 1916: 4º trimestre, 1917: 1º, 2º y 3º trimestres. Las referencias proceden de la revista, pp. 327, 329 y 330.

[x] Breard, Charles, «Documents relatifs…», *op. cit.*, p. 335.

[xi] AGI, Santo Domingo 55. Don Diego de Acuna a Su Majestad, 26 de diciembre de 1625.

[xii] AGI, Santa Fe 39. Gobernador Francisco de Murga, 30 de mayo de 1632.

[xiii] AGI, Santo Domingo 101. Bitrian de Beaumont, 6 de septiembre de 1634.

[xiv] AGI, Santo Domingo 117. Antonio de León, 26 de noviembre de 1637.

[xv] AGI, Indiferente general 1872. Consejo de guerra, 12 de agosto de 1635.

[xvi] AGI, Patronato 273, ramo 3. Don Francisco de Riano, 25 de mayo de 1635.

[xvii] AGI, Santo Domingo 101. Gobernador Francisco de Riano, 26 de septiembre de 1635.

[xviii] AGI, Indiferente general 760. Consejo de Indias, 16 de mayo de 1638.

[xix] *Id.*

[xx] AGI, Indiferente general 1166, Francisco López Franco y Feos, 3 de marzo de 1639, Anvers.

[xxi] AGI, Indiferente general 1874. Consejo de guerra, 25 de enero de 1641.

[xxii] AGI, Guatemala 44. La ciudad de Trujillo a Su Majestad, 6 de febrero de 1643.

[xxiii] AGI, Santa Fe 223. Relación hecha por el capitán Domingo de Tartas Salazar, julio de 1634.

[xxiv] AGI, Patronato 273, ramo 3. Gobernador Francisco de Riano, 25 de mayo de 1635. La Habana.

[xxv] Goslinga, Cornelius, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*, Gainesville, University of Florida Press, 1971, p. 267.

[xxvi] Kupperman, Karen Ordahl, *Providence island 1630-1641, the other puritan colony*, Cambridge, 1993, p. 214.

[xxvii] Gage, Thomas, *Nouvelle relation contenant les voyages de Thomas Gage dans la Nouvelle-Espagne*, Gervais Crouzier, 2 tomos, París, 1676, t. II, pp. 43-46 y 101.

[xxviii] AGI, Indiferente general 1873. Consejo de guerra, 4 de marzo de 1639; Santo Domingo 101, ramo 8, núm. 135, f. 5-6. Carta del gobernador a Su Majestad, 28 de mayo de 1638.

[xxix] AGI, Guatemala 44ª, núm. 39. La ciudad de Trujillo a Su Majestad.

[xxx] AGI, Indiferente general 1168. Don Luis Fernández de Córdoba, 10 de septiembre de 1641.

[xxxi] AGI, Guatemala 39, núm 132. Melchior Alonso de Tamayo, gobernador de Honduras, 1 de septiembre de 1642.

[xxxii] AGI, Guatemala 16, núm. 19. Diego de Avendaño, presidente de la audiencia, 7 de julio de 1642.

[xxxiii] AGI, Guatemala 44ª, núm. 39. La ciudad de Trujillo a Su Majestad, 6 de febrero de 1643.

[xxxiv] Calderón Quijano, José Antonio, *Belice 1663?/1821, historia de los establecimientos británicos del río Valis hasta la independencia de Hispanoamérica.* Escuela de estudios hispanoamericanos, Sevilla, 1944, p. 42.

[xxxv] AGI, Indiferente general 1027, libro 5, f. 28vº. Carta del marqués de Mancera (comunicación Walter Cardona Bonnet).

[xxxvi] AGI, Guatemala 44ª, núm. 40, 23 de octubre de 1644.

[xxxvii] AGI, México 1066. Libro de oficios de Nueva España, f. 256. Al Virrey de Nueva España que se capture al corsario mulato, Zaragoza, 1 de octubre de 1643 (comunicación Walter Cardona Bonnet).

[xxxviii] AGI, Guatemala 16, núm 37. Diego de Avendaño, presidente de la audiencia, 6 de agosto de 1644.

[xxxix] AGI, Contratación 606. Proceso de oficios, 4 de enero de 1645.

[xl] AGI, Guatemala 16, núm 37. El presidente de la audiencia, 6 de agosto de 1644 y 2 de marzo de 1647.

[xli] AGI, Santo Domingo 102, ramo 4, núm 39. Gobernador Don Diego Villalua y

Toledo a Su Majestad, 19 de septiembre de 1649.

[xlii] AGI, Patronato 273, ramo 6, f. 123.

[xliii] AGI, Patronato 273, ramo 7, f. 205vº. Gobernador Francisco Montemayor de Cuenca, 12 de abril de 1654.

[xliv] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, archivos de las flotas de Barlovento 1670-1676: Declaración de Bal tazar Álvarez, 23 de enero de 1669, y Tomás Fujarte, 1 de abril de 1670.

[xlv] AGI, Santo Domingo 4. Carta del gobernador de La Habana del 26 de febrero de 1672 en respuesta a una carta del 16 de julio de 1671.

[xlvi] Marley, David, *Wars in the Americas*, Sant Barbara, Oxford, 1998, p. 177.

[xlvii] AGI, Santo Domingo 101. Bitrian de Beaumont a Su Majestad, 13 de octubre de 1633.

[xlviii] AGI, Santo Domingo 117. Antonio de León a Su Majestad, 26 de noviembre de 1637.

[xlix] AGI, Guatemala 16, núm 13, f. 49vº a 54rº. Testimonios de procesos sobre la defensa de Trujillo, provincia de Honduras.

[l] AGI, Santa Fe 223, ff. 17-18. Declaración de Juan Simiao, 2 de junio de 1640, Cartagena.

[li] AGI, Guatemala 16, bloque 1, f. 4rº. Testimonios de procesos sobre la defensa de Trujillo, provincia de Honduras, junio de 1640.

[lii] Barrey, Philippe, *Les origines…*, *op. cit.*, p. 50.

[liii] AGI, Santo Domingo 130. Licenciado Manso de Contreras, 20 de junio de 1607.

[liv] Barrey, Philippe, *Les origines…*, *op. cit.*, p. 188.

[lv] AGI, Santo Domingo 85. Relato de los hechos de Francisco Ramírez Camacho, 15 de junio de 1630.

[lvi] AGI, Patronato 273, ramo 1. Carta del 4 de enero de 1635.

[lvii] AGI, Patronato 273, ramo 1. Los oficiales Francisco de Tajagrano y Núñez de Peralta, 16 de febrero de 1634, Santo Domingo.

[lviii] CSP America and West Indies, t. I, años 1574-1660, 17 de abril de 1635, p. 202.

[lix] CSP America and West Indies, t. I, años 1574-1660, p. 249.

[lx] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale…*, *op. cit.*, t. I, p. 173; y Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. V, p. 34.

[lxi] Vila Vilar, Enriqueta, *Historia de Puerto Rico 1600-1650*, Sevilla, 1981, p. 155.

[lxii] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale…*, *op. cit.*, t. II, p. 588.

[lxiii] AGI, Patronato 273, ramo 6, f. 116. Proceso sobre la resolución de conquistar la Tortuga.

[lxiv] AGI, Santo Domingo 73. Ciudad de Santo Domingo, 8 de abril de 1644.

[lxv] Marley, David, *Wars…*, *op. cit.*, p. 145.

[lxvi] *Ibid.*, p. 147.

[lxvii] *Ibid.*

[lxviii] Petitjean-Roget, Jacques, *L'histoire de l'île de la Grenade en Amérique*, Montreal, 1975, pp. 88-89.

[lxix] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale...*, *op. cit.*, t. II, p. 591.

[lxx] *Ibid.*, t. I, p. 182.

[lxxi] AGI, Indiferente general 1876. Consejo de guerra, 12 de agosto de 1654; AGI, Patronato 273, ramo 6, f. 123; AGI, Patronato 273, ramo 7, f. 192vº. Relación sucinta de la restauración de la isla de la Tortuga que defendían las armas de Francia y que gobernaba Timoléon de Fontenay, caballero de la orden de Saint-Jean, sin firma.

[lxxii] AGI, Patronato 273, ramo 5. Gobernador Don Juan Francisco de Montemayor de Cuenca, 1 de septiembre de 1653 y los testimonios de «Bartolomé de Abreu o Apria» de La Rochelle, de «Pablo Ober», Franco de Acosta y de un inglés de Londres.

[lxxiii] AGI, Patronato 273, ramo 7, f. 181-182. Gobernador Francisco de Montemayor de Cuenca, 30 de marzo de 1654.

[lxxiv] Marley, Davi, *Wars...*, *op. cit.*, p. 150.

[lxxv] CSP America and West Indies, núm. 2, años 1661-1668, núm. 820, p. 243, proposiciones de Abraham Lang, 3 de octubre de 1664; mismo asunto, núm. 390, p. 116.

[lxxvi] BM Dieppe, fondo antiguo, manuscrito núm. 179, «Relation d'un voyage dans les possesions espagnoles de l'Amérique 1657-1660». Texto presentado por Cahingt, Henri, con el título: «Expédition de flibustiers à la Plata commandée par le chevalier H. de Fontenay, et voyage d'un gentilhomme normand à travers l'Amérique du Sud 1657-1660», *Les amys du vieux Dieppe*, 1937, núm. 3 y 4, pp. 60.

[lxxvii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes... adaptée par M. de la Frontinières*, 1ª ed., París, 1686. Hemos utilizado la edición de 1996 (Phébus), que retoma la de 1699 con el título: *Les flibustiers du Nouveau Monde. Histoire des flibustiers et boucaniers qui se sont illustrés dans les Indes*, pp. 32-33.

[lxxviii] BL, Addenda manuscripts, núm. 13992, f. 502, citado por Camus, Michel-Christian, *L'île de la Tortue au coeur de la flibuste caraïbe*, prefacio de Pierre Pluchon, París, 1997, p. 47.

[lxxix] AGI, Patronato 273, ramo 5, f. 90. Testimonios reunidos por Juan Francisco de Montemayor de Cuenca, presidente de la audiencia, 1 de septiembre de 1653; AGI, Patronato 273, ramo 6. Proceso sobre la resolución de conquistar la isla de la Tortuga, f. 121-121vº.

[lxxx] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale...*, *op. cit.*, t. III, p. 114.

[lxxxi] Camus, Michel-Christian, *L'île de la Tortue...*, *op. cit.*, p. 57.

[lxxxii] Public Record Office, Colonial Office 1-17, f. 91; y BnF, department des manuscripts, Ms naf. 9325, f. 80; citados por Camus, Michel-Christian, *L'île de la Tortue...*, *op. cit.*, p. 57.

[lxxxiii] AN, Colonies, C9 B1, Memoria sobre la isla de la Tortuga.

[lxxxiv] Camus, Michel-Christian, «Correspondance de Bertrand d'Ogeron gouverneur de l'île de la Tortue et coste de Saint-Domingue au XVII[e] siècle», *Revue de la société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 43, núm. 146, marzo de 1985, pp. 25-26.

[lxxxv] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire de l'île Espagnole ou de Saint-Domingue*, 2 tomos, París, 1730-1731, t. II, pp. 42-46.

[lxxxvi] BL, Addenda manuscripts, núm. 11410, f. 320, «A brief account of the island of Tortudos», citado por Camus, Michel-Christian, *L'île de la Tortue...*, *op. cit.*, p. 57.

[lxxxvii] Barrey, Philippe, *Les origines...*, *op. cit.*, p. 324.

[lxxxviii] AN, Colonies, C9 B1, Memoria sobre la isla de la Tortuga.

[lxxxix] AGI, Indiferente general 1876. Consejo de guerra, 16 de agosto de 1661.

NOTAS DEL CAPÍTULO V

[i] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire...*, *op. cit.*, t. II, p. 53.

[ii] AN, Colonies, C9 B1, f. 66, Memoria sobre la isla de la Tortuga.

[iii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire...*, *op. cit.*, p. 35.

[iv] AN, Colonies, C9 A1, f. 66. Memoria sobre el apresamiento de un bajel portugués por un corsario francés.

[v] AGI, Indiferente general 2542, Decreto, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1670-1676, testimonio de Tomás Fujarte, 1 de abril de 1670.

[vi] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale...*, *op. cit.*, t. III, p. 132.

[vii] AGI, Guatemala 44ª, núm. 40. Carta del 23 de octubre de 1644.

[viii] CSP America and West Indies, vol. 2, 1661-1668. Gobernador Modyford, 20 de febrero de 1665.

[ix] AGI, Santo Domingo 104, núm. 29, ramo 4, bloque 2, f. 5rº. Don Francisco Dávila Orejón Gastón, gobernador de La Habana, 30 de enero de 1666.

[x] BnF, Ms naf. 7485, 2ª parte, f. 96, Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 40.

[xi] BnF, départament des manuscrits, Mélanges Colbert, núm. 31, f. 634vº, citado por Camus, Michel-Christian, *L'île de la Tortue...*, *op. cit.*, p. 73.

[xii] Public Record Office, Colonial Office 1-38, f. 120vº, citado por Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 186.

[xiii] AN, Colonies, C7 A1, f. 349. Correspondencia Du Lion, 2 de diciembre de 1670.

[xiv] Public Record Office, Colonial Office 1-38, f. 107, citado por Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 187.

[xv] AGI, Santo Domingo 331. Consejo de guerra, 28 de septiembre de 1666.

[xvi] Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 64; y AGI, Indiferente general 2540, f. 18. Testimonio del maestre de la nao *San Pedro y San José* procedente de Caracas con destino a Vera Cruz, a 14 de diciembre de 1666, y

AGI, Guatemala 22, ramo 1, núm. 11, f. 204. Consejo de guerra. Las declaraciones van del 30 de mayo de 1666 al 19 de octubre de 1671.

[xvii] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1670-1676. Declaración de Baltasar Álvarez, 23 de enero de 1669.

[xviii] AGI, Guatemala 22, ramo 1, núm. 11. Testimonio de Jorge Quinette; y Guatemala 40. Don Antonio Termino y Dávila, 25 de mayo de 1669.

[xix] AN, Colonies, C10 B1[1]. Toma de Portobelo, 1668.

[xx] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento. Testimonio de Juan Luis, 20 de diciembre de 1668.

[xxi] AN, Colonies, C8 A1, f. 124. Monsieur de Baas, 17 de noviembre de 1671.

[xxii] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento. Declaración de Pedro de Arrieta. Consejo de Indias, 16 de octubre de 1675.

[xxiii] AGI, Santa Fe 215. Consejo de guerra, 28 de noviembre de 1687.

[xxiv] AGI, Indiferente general 1878. Consejo de guerra, 8 de noviembre de 1677; Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, Consejo de Indias, 8 de enero de 1674.

[xxv] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento. Consejo de guerra, 28 de junio de 1678.

[xxvi] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento. Consejo de guerra, 21 de marzo de 1676.

[xxvii] AGI, Indiferente general 1877. Consejo de guerra, 3 de febrero de 1674.

[xxviii] AGI, Guatemala 25, núm. 15. El presidente de la audiencia, 13 de noviembre de 1676.

[xxix] AGI, Guatemala 39, núm. 201, bloque 6, f. 2. Informe sobre el estado de la provincia de Costa Rica y los gastos de la guerra que hay que hacer para su defensa, 1675-1678.

[xxx] AN, Marine, ordres et dépêches, B2 10, f. 51vº, 30 de marzo de 1670, Saint-Germainen-Laye, citado por Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 184.

[xxxi] AN, Colonies, F3 164, f. 279. Collection Moreau de Saint Méry, citado por Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 184.

[xxxii] Moreau de Saint-Méry y Louis Élie Médéric, *Description topographique physique, civile, politique et historique de la partie française de Saint Domingue*, 3 vol., París, 1958, p. 726.

Notas del capítulo VI

[i] AGI, Santo Domingo 105. Carta de Francisco Rodríguez de Ledesma, 2 de marzo de 1672.

[ii] AGI, Santo Domingo 331. Consejo de Indias, junio de 1672.

[iii] Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 183.

[iv] AGI, Indiferente general 1877. Consejo de guerra, 3 de febrero de 1674.

[v] AGI, Indiferente general 1879. Consejo de guerra, 22 de octubre de 1688, Madrid.

[vi] AGI, Indiferente general 1877. Presidente Ignacio de Zayas-Bazán, 3 de febrero de 1674.

[vii] AGI, Indiferente general 2542, f. 96. Declaración de Pedro de Arrieta. Consejo de guerra, 21 de mayo de 1676.

[viii] AGI, Indiferente general 2548. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688, f. 3-4. Declaración de Xavier de «Xon».

[ix] AGI, Santo Domingo 331. Consejo de guerra, 19 de noviembre de 1675.

[x] AGI, Indiferente general 2542. Consejo de guerra, 5 de octubre de 1675, Madrid.

[xi] AGI, Indiferente general 2543. Consejo de Indias, 26 de marzo de 1677.

[xii] AGI, Indiferente general 2543. Don Bernardino de Salinas a Su Majestad, 5 de noviembre de 1676.

[xiii] AGI, Indiferente general 1878. Consejo de guerra, 23 de julio de 1676.

[xiv] AGI, Indiferente general 2578. Confesión de Julien Santer, 12 de septiembre de 1681.

[xv] Martínez, Eugenio y María Ángeles, *La defensa del Tabasco 1600-1717*, Madrid, 1971, p. 55.

[xvi] Marley, David, *Wars…*, *op. cit.*, p. 185.

[xvii] AGI, Santo Domingo 3. Consultas, Consejo de Indias, 18 de septiembre de 1677.

[xviii] AGI, Santa Fe 30. Mateo Mata Ponze de León, 10 de septiembre de 1677.

[xix] CSP America and West Indies, t. V, 1677-1680, núm. 347, p. 120. Sir Thomas Lynch, 18 de julio de 1677.

[xx] AGI, Santo Domingo 839. Gobernador Pablo de Hita y Salazar, San Agustín, 6 de septiembre de 1677.

[xxi] Martínez, Eugenio y María Ángeles, *La defensa…*, *op. cit.*, p. 70.

[xxii] AN, Colonies, F3 164, f. 325. Collection Moreau de Saint-Méry, Relación del 11 de febrero de 1679, ataque de Granmont a Maracaibo; AGI, Indiferente general 2544, Testimonio de proceso, cartas y diligencias relativas a la invasión del enemigo francés en la provincia de Maracaibo y los socorros aportados por su Excelencia.

[xxiii] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 119.

[xxiv] AN, Marine, B4 8, f. 411. Memoria del conde d'Estrées, 21 de agosto de 1679, Matanzas; Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire…*, *op. cit.*, libro 8, p. 120.

[xxv] AGI, Santo Domingo 106. Carta de la ciudad de Puerto Príncipe, 21 de mayo de 1679.

[xxvi] Robles, Antonio de, *Diario de sucesos notables 1665-1703*, 3 tomos, México,

1972, t. I, p. 267.

[xxvii] Wafer, Lionel, *Voyage de M. Wafer où l'on trouve la description de l'isthme de Panamá*, Ruán, 1715, pp. 191-192.

[xxviii] AGI, Panamá 95. El obispo de la iglesia catedral, 12 de julio de 1680, Panamá; testimonio de Domingo de las Nieves, f. 44, 2 de febrero de 1681, Cartagena.

[xxix] AGI, Indiferente general 2578, según la declaración mencionada en el proceso de Sharp en Londres, del llamado «Vvatras», prisionero inglés.

[xxx] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 128.

[xxxi] AGI, Panamá 95, f. 41. Declaraciones de algunos prisioneros de los franceses, sin fecha.

[xxxii] AN, Marine, B4 9, f. 213. Marqués de Maintenon, diario de navegación del marqués de Angennes, comandante del *Sorcière* a las islas y Tierra Firme españolas de América.

[xxxiii] AGI, Panamá 96. General Don Francisco de Castro, 31 de julio de 1603, Portobelo. Informe sobre la entrada del enemigo en el mar del Sur y en Portobelo.

[xxxiv] AN, Marine, B4-9, f. 241. Marqués de Maintenon, diario de navegación del marqués de Angennes, comandante del *Sorcière* a las islas y Tierra Firme españolas de América.

[xxxv] AGI, Santo Domingo 107. Carta de Don José Fernández de Córdoba, gobernador de La Habana, 15 de agosto de 1683 (informe del 6 de octubre de 1683).

[xxxvi] AGI, Guatemala 28, núm. 36. Juan Miguel de Aguarto y Álava, presidente de la audiencia, 7 de enero de 1683.

[xxxvii] AGI, Santo Domingo 107, núm. 49, ramo 2, f. 1rº. Don José Fernández de Córdoba, 13 de marzo de 1683.

[xxxviii] AGI, Panamá 27. Pedro de Ponte, presidente de la audiencia, 31 de diciembre de 1683.

[xxxix] AGI, Santo Domingo 181. Juan Muñoz Gadeo, gobernador de Margarita, 2 de febrero de 1684.

[xl] AGI, Santo Domingo 839. Testimonio de Michel Benne, prisionero holandés, La Habana, 22 de mayo de 1684.

[xli] AGI, Indiferente general 2578. Decretos, consultas. Testimonio de Diego de Londres y otros, 22 de octubre de 1681.

[xlii] AGI, Panamá 96. Informes sobre la entrada del enemigo en el mar del Sur y en Portobelo, 1682-1687, general Don Francisco de Castro, 31 de julio de 1683.

[xliii] CSP America and West Indies, t. VI, 1681-1685. Sir Thomas Lynch a los señores del comercio y de las plantaciones, 29 de septiembre de 1682.

[xliv] AGI, Indiferente general 2548. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688, f. 16. Testimonio de Francisco de León de Sevilla.

[xlv] AN, Colonies, C14 A1, f. 96. Gobernador La Barre, París, 1681.

[xlvi] CSP America and West Indies, t. VI, 1681-1685, núm. 963, 3 de marzo de 1683.

[xlvii] AGI, Indiferente general 2548. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688, f. 9. Declaración de Lorenzo de Roxas.

[xlviii] AGI, Santo Domingo 226, núm. 80, ramo 4. Carta del sargento mayor de la guarnición de Florida San Agustín; AGI, Indiferente general 1878. Consejo de guerra, 19 de diciembre de 1683; y AGI, Santo Domingo 839, f. 446. Gobernador Juan Márquez Cabrera.

[xlix] AGI, Indiferente general 2548. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688. Declaración de Pierre Bart, f. 2 y siguientes.

[l] AGI, Panamá 96. Informe sobre la entrada del enemigo en el mar del Sur y en Portobelo, 1682-1687, testimonio del 25 de octubre de 1686.

[li] AGI, Indiferente general 2548. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688, folio sin número. Declaración de Nicolas Normand.

[lii] AGI, Indiferente general 2548, f. 2vº. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688. Declaración de Juan Joseph del Camino González.

[liii] AGI, Indiferente general 2548, folio sin numerar y ff. 15vº, 43, 44, 47vº, 49. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento. Declaraciones de Jean Sudon, Estevan Regimon, Joseph Rangel, Jean Roben, Pedro Ramos, Nicolas Normand.

[liv] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire...*, *op. cit.*, p. 195.

[lv] AGI, Panamá 96. Relación de las operaciones de los piratas que infestan el mar del Sur, procedente de las cartas que el presidente de Panamá escribió en sus galeones. Consejo de guerra, 1686.

[lvi] AN, C9 A1, f. 40. Cussy al ministro, 19 de abril de 1688.

[lvii] AGI, Guatemala 32. Presidente D. Jacinto de Barrios, 15 de abril de 1690.

[lviii] El testimonio español se conserva en AGI, México 58, núm. 35, ramo 1, 1689.

[lix] AGI, México 58, núm. 35, ramo 1. Noticias de enemigos piratas. Declaración de Juan Díaz, Matheo Hernández mulato libre, Martín Casillas mulato libre. Testimonios redogidos en Colima ante el capitán Don Antonio de San Román Ladrón de Guevara, alcalde mayor de la provincia, 4 y 6 de mayo de 1689.

[lx] AGI, México 60, núm. 10, ramo 3.

[lxi] AN, Colonies, C14 A3, f. 69. Férolles al ministro, 2 de junio de 1695.

Notas del capítulo VII

[i] AN, Colonies, c9 a1, F. 186. Cussy, memoria al ministro tocante al estado de la colonia de Santo Domingo.

[ii] AN, Colonies, C9 A1, f. 297. Copia de una carta escrita al Sr. Presidente de Santo Domingo, 8 de enero de 1686.

[iii] AN, Colonies, C9 A1, f. 309. Cussy, memoria al ministro, s.l., 10 de enero de 1686.

[iv] AGI, Indiferente general 1193. Carta de Joseph Mestre, juez Juan Borrás, 2 de

octubre de 1685, Tenerife.

[v] AGI, Santo Domingo 109, núm. 29. Don Andrés de Munibe, gobernador militar de La Habana, 3 de septiembre de 1687.

[vi] AGI, Santo Domingo 197ª, núm. 5, ramo 1. Melo Maldonado, 29 de diciembre de 1687.

[vii] AGI, Panamá 96, mar del Sur, 1682-1687.

[viii] AN, Colonies, C9 A1, f. 413. Cussy, memoria al ministro, 3 de mayo de 1688.

[ix] AN, Colonies, C9 A2, f. 16. Cussy, memoria al ministro, 5 de marzo de 1689, Léogâne.

[x] AN, Colonies, C9 A2, f. 50. Cussy a Apoil, 24 de agosto de 1689, Port-de-Paix.

[xi] AN, Colonies, C9 A2, f. 77. Cussy, memoria al ministro, 3 de junio de 1690.

[xii] AGI, Panamá 96. Informe sobre la entrada del enemigo en el mar del Sur y en Portobelo, 1682-1687.

[xiii] CSP America and West Indies, t. VII, 1685-1688, núms. 1449, 1476 y 1477.

[xiv] CSP America and West Indies, t. VII, 1685-1688, núm. 7, p. 530. Gobernador duque de Albermarle a los Lords del comercio y de las plantaciones, 16 de abril de 1688, en el puerto de Cavana.

[xv] AN, Colonies, C9 A1, f. 309. Cussy, memoria al ministro, 10 de enero de 1686.

[xvi] AN, Colonies, C9 A1, Cussy, copia de una carta escrita al Sr. Presidente de Santo Domingo, 8 de enero de 1686.

[xvii] AN, Colonies, C9 A1, f. 413, Cussy, memoria al ministro, 3 de mayo de 1688, s.l.

[xviii] AN, Colonies, C9 A2, f. 50. Cussy a Apoil, 24 de agosto de 1689, Port-de-Paix.

[xix] AN, Colonies, C9 A2, f. 116. Cussy, memoria al ministro, 29 de agosto de 1690, Port-de-Paix.

[xx] Gasser, Jacques, «Flibustiers...», *art. cit.*, p. 205.

[xxi] AN, Colonies, C9 A2, f. 132. Cussy, memoria al ministro, 15 de diciembre de 1690, Port-de-Paix.

[xxii] AN, Colonies, C8 A9, f. 37. Carta de Blénac, 14 de marzo de 1695; y C8 A9, f. 61. Carta de Le Blond, 10 de enero de 1696.

[xxiii] AN, Colonies, C9 A3, f. 222. Du Casse al ministro, 8 de junio de 1696.

[xxiv] AN, Colonies, C8 A7, f. 367. Dumaitz de Goimpy, 19 de diciembre de 1692.

[xxv] AN, Colonies, C8 A8, f. 225. Informe de Dumaitz, 1694.

[xxvi] AN, Colonies, C9 A2, f. 116. Cussy, memoria al ministro, 29 de agosto de 1690.

[xxvii] AN, Colonies, C9 A2, f. 430. Du Casse al ministro, 1 de junio de 1693, Port-de-Paix; C9 A3, f. 222. Du Casse al ministro, 8 de junio de 1696; C9 A3, f. 238. Du Casse al ministro, 14 de agosto de 1696.

[xxviii] AN, Colonies, C9 A4. Du Casse al ministro, 27 de junio de 1698, s.l.; Craton, Michael, *A history of the Bahamas*, Londres, 1962, p. 89.

[xxix] AN, Colonies, C8 A7, f. 153. Dumaitz, 20 de octubre de 1692; C8 A8, f. 83. Dumaitz, Blénac, 16 de abril de 1694; C9 A2, f. 20. Varios autores, f. 422. Du Casse a Blénac, 25 de mayo de 1693; f. 132. Dumaitz, 1 de marso de 1694; C9 A3, f. 222. Du Casse al ministro, 8 de junio de 1696.

[xxx] *Relation du voyage de sieur de Montauban en Guinée en l'année 1695 avec une description du royaume du cap de López*, Ámsterdam, 1698.

[xxxi] Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage aux isles d'Amérique*, París, 1742; reed. Fort de France, t. I, cap. IX, p. 117.

[xxxii] *Ibid.*, t. IV, p. 15.

[xxxiii] *Ibid.*, pp. 13-14.

[xxxiv] *Ibid.*, p. 391.

[xxxv] Chauleau, Liliane, *La société à la Martinique au XVIIe siècle*, Caen, 1966, p. 166.

[xxxvi] Hrodej, Philippe, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, 2 tomos, París, 1999, t. II, p. 671.

[xxxvii] AN, Colonies, C8 A8, f. 132. Dumaitz al ministro, 1 de marzo de 1694, La Martinica; C8 A6, f. 19. Blénac al ministro, 8 de julio de 1690, La Martinica.

[xxxviii] Hrodej, Philippe, *L'Amiral…*, *op. cit.*, t. I, p.143.

[xxxix] AN, Colonies, C9 A2, f. 132. Cussy, memoria al ministro, 15 de diciembre de 1690, Port-de-Paix.

[xl] Hrodej, Philippe, *L'Amiral…*, *op. cit.*, t. I, p. 143.

[xli] AN, Colonies, C9 A2, f. 220. Du Casse al ministro, 18 de agosto de 1692, Le Cap.

[xlii] AN, Colonies, C9 A2, f. 377. Du Casse al ministro, 5 de enero de 1693, Petit-Gôave.

[xliii] AN, Colonies, C9 A2, f. 388. Du Casse al ministro, 28 de febrero de 1693, Le Cap.

[xliv] AN, Colonies, C9 A3, f. 5. Du Casse al ministro, 30 de marzo de 1694, Léogâne.

[xlv] Hrodej, Philippe, *L'Amiral…*, *op. cit.*, t. I, p. 166.

[xlvi] AN, Colonies, C9 A4, f. 445. Du Casse al ministro, 15 de octubre de 1698, Le Cap.

[xlvii] AN, Colonies, C9 A1, f. 186. Memoria al ministro referente al estado de la colonia de Santo Domingo, 24 de agosto de 1684.

[xlviii] AN, Colonies, C9 A2, f. 406. Du Casse al ministro, 4 de mayo de 1693, Port-de-Paix.

[xlix] AN, Colonies, C9 A3, f. 408. Relación de la expedición de Cartagena por Pointis, s.l., sin fecha.

[l] AN, Colonies, C9 A4, f. 12. Du Casse al ministro, 13 de enero de 1699, Léogâne.

NOTAS AL CAPÍTULO VIII

[i] AN, Colonies, C9 A4, f. 336. Gallifet al ministro, 1668, s.l.

[ii] AN, Colonies, C9 A6, f. 325. Auger al ministro, 29 de diciembre de 1702, Le Cap.

[iii] AN, Colonies, C9 A7, f. 151. Choiseul al ministro, 24 de marzo de 1708, Léogâne.

[iv] AN, Colonies, C9 A8. Choiseul al ministro, 10 de julio de 1708, Léogâne.

[v] AN, Colonies, C9 A8, f. 402. Choiseul y Mithon, 9 de septiembre de 1709, Léogâne.

[vi] AN, Colonies, C9 A9, f. 269. Charitte y Mithon, 16 de marzo de 1712.

[vii] AN, Colonies, C9 A10, f. 291. Blénac y Mithon al ministro, 1 de agosto de 1714, s.l.

[viii] AN, Colonies, C8 A14, f. 235. Robert al ministro, 13 de septiembre de 1702, la Martinica.

[ix] AN, Colonies, C8 A15, f. 405. Mithon al ministro, febrero de 1715, la Martinica.

[x] Chauleau, Liliane, *La société…*, *op. cit.*, p. 164.

[xi] AN, Colonies, C9 A8, f. 420. Nolivos al ministro, 1 de febrero de 1709, Petit-Goâve.

[xii] AN, Colonies, C9 A9, f. 54. Choiseul al ministro, 24 de marzo de 1710, s.l.

[xiii] AN, Colonies, C9 A9, f. 284. Charitte y Mithon al ministro, 15 de junio de 1712, Léogâne.

[xiv] AN, Colonies, C8 A16, f. 119. Mithon al ministro, 1706, la Martinica.

[xv] AN, Colonies, C8 A16, f. 20. Vaucresson al ministro, 25 de marzo de 1706, la Martinica.

[xvi] AN, Colonies, C8 A16, f. 13. Machaut al ministro, observaciones sobre el pillaje de Nieves por d'Iberville, 10 de mayo de 1706.

[xvii] AN, Colonies, C8 A17, f. 81. Vaucresson, 18 de abril de 1709.

[xviii] AN, Colonies, C8 A18, f. 390. Vaucresson al ministro, 1711, la Martinica.

[xix] AN, Colonies, C8 A17, f. 49. Gabaret, 27 de diciembre de 1709.

[xx] AN, Colonies, C8 A18, f. 432. Vaucresson al ministro, 11 de agosto de 1711, la Martinica.

[xxi] AN, Colonies, C8 A19, f. 388. Vaucresson al ministro, 1713, la Martinica.

[xxii] Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage,,,,* *op. cit.*, t. III, p. 137.

[xxiii] Hrodej, Philippe, *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, 2002, p. 208.

[xxiv] Chauleau, Liliane, *La société…*, *op. cit.*, p. 166.

[xxv] AN, Colonies, C9 A9, f. 213. Paty al ministro, 30 de junio de 1711, Petit-Goâve.

[xxvi] AN, Colonies, C8 A15, f. 174. Mithon, 15 de septiembre de 1703, la Martinica.

[xxvii] AN, Colonies, C13 A1, f. 83. Correspondencia Luisiana «Para un proyecto de asentamiento en el Misisipi», sin ficha (hacia 1698).

[xxviii] AN, Colonies, C8 A4, f. 18. Análisis de las cartas de Bégon, 19 de octubre de

1684.

[xxix] AN, Colonies, C8 A15, f. 396. Machaut al ministro, 14 de diciembre de 1705, Fort Royal de la Martinica.

[xxx] *Ibid.*

[xxxi] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire…*, *op. cit.*, t. II, p. 389.

[xxxii] AN, Colonies, C9 A10, f. 324. Vaucresson al ministro, 15 de agosto de 1714, Léogâne.

Notas del capítulo IX

[i] AGI, Santo Domingo 543. El gobernador de Puerto Rico Gabriel Gutiérrez de Riva, 31 de enero de 1701

[ii] AGI, Santo Domingo 582. Francisco Ruiz de Aguirre, 9 de marzo de 1701, San José de Oruña.

[iii] AN, Colonies, C8 A12, f. 119. Robert, 16 de abril de 1700, la Martinica.

[iv] AN, Colonies, C9 A5, f. 294. Gallifet al ministro, 26 de abril de 1701.

[v] AN, Colonies, C8 A13, f. 179. Robert, 9 de agosto de 1701, la Martinica.

[vi] AN, Colonies, C9 B1. Suplemento Santo Domingo. Monsieur de Bouloc, 15 de enero de 1701.

[vii] AN, Colonies, C9 A5, f. 290. Gallifet al ministro, 20 de abril de 1701, Santo Domingo.

[viii] AN, Colonies, C9 A5, f. 466. Gallifet a Platy, 5 de mayo de 1701, Petit-Goâve.

[ix] AN, Colonies, C9 A5, f. 71. Gallifet al ministro, 29 de marzo de 1700.

[x] AN, Colonies, C9 A4, f. 294. Du Casse al ministro, 26 de abril de 1698.

[xi] AN, Colonies, C9 A4, f. 459. Beauregard a X., 19 de diciembre de 1697.

[xii] Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage…*, *op. cit.*, t. IV, p. 152.

[xiii] AN, Colonies, C9 A5, f. 137. Gallifet al ministro, 10 de octubre de 1700, Le Cap.

[xiv] AN, Colonies, C9 A5, f. 39. Du Casse al ministro, 19 de marzo de 1700, Le Cap.

[xv] AN, Colonies, C9 A5, f. 71. Gallifet al ministro, 29 de marzo de 1700.

[xvi] AN, Colonies, C9 A5, f. 137. Gallifet al ministro, 10 de octubre de 1700, Le Cap.

[xvii] AN, Colonies, C9 A5, f. 27. Du Casse al ministro, 10 de marzo de 1700, Le Cap.

[xviii] AN, Colonies, C9 A5, f. 155. Gallifet al ministro, 20 de noviembre de 1700, Le Cap.

[xix] AN, Colonies, C9 A5, f. 197. De Brach, lugarteniente del rey, a Gallifet, 20 de febrero de 1700.

Notas del capítulo X

[i] AN, Colonies, C9 A12. Chateaumorand y Mithon al ministro, 2 de julio de 1716.

[ii] AN, Colonies, C9 A13, f. 292. Chateaumorand y Mithon al Consejo, 15 de agosto de 1717, s.l.

[iii] AN, Colonies, C8 A24, f. 84. Declaración de Christophe Taylor, capitán del navío inglés *Alleyne*, robado en Saint-Vincent, 12 de enero de 1718.

[iv] AN, Colonies, C9 A11, f. 139. Blénac y Mithon al ministro, 24 de noviembre de 1715.

[v] Craton, Michael, *A history…*, *op. cit.*, p. 81.

[vi] AGI, Santo Domingo 358. Cartas y expedientes de gobernadores de Santiago de Cuba, 1700-1709.

[vii] AN, Colonies, C9 A14, f. 377. Chateaumorand y Mithon, 15 de noviembre de 1717, s.l.

[viii] AN, Colonies, C9 A15, f. 227. Chateaumorand y Mithon al Consejo, 29 de octubre de 1718.

[ix] CSP America and West Indies, vol. 24, 1716-1717, p. 231, núm. 425 III. Declaración de Abidah Savage, comandante del sloop *Bonetta* de Antigua.

[x] AN, Colonies, C9 A14, f. 292. Chateaumorand, 15 de agosto de 1717, s.l.

[xi] AN, Colonies, C9 A14, f. 377. Chateaumorand y Mithon, 15 de noviembre de 1717, s.l.

[xii] AN, Colonies, C9 A14, f. 367. Chateaumorand y Mithon, 30 de octubre de 1717.

[xiii] AN, Colonies, C9 A16, f. 22. Nolivos, carta al caballero Nicolas Lawes, gobernador de la isla de Jamaica.

[xiv] Craton, Michael, *A history…*, *op. cit.*, p. 9.

[xv] CSP America and West Indies, vol. 24, 1716-1717, p. 140, núm. 240 I. Declaración de John Vickens, 15 de junio, 3 de julio de 1716, Providence.

[xvi] AN, Colonies, C8 A21, f. 438. Mesnier al ministro, 10 de diciembre de 1716, la Martinica.

[xvii] AN, Colonies, C9 A15, f. 16. Chateaumorand y Mithon al Consejo, 21 de enero de 1718. En una lista de piratas de 1716 en las Bahamas se menciona a «John Martel».

[xviii] AN, Colonies, C9 A15, f. 142. Chateaumorand y Mithon al Consejo, 7 de julio de 1718, s.l.

[xix] AN, Colonies, C9 A15, f. 227. Chateaumorand y Mithon al Consejo, 29 de octubre de 1718.

[xx] CSP America and West Indies, 1719-1720, vol. 26, núm. 31 I. El Sr. Gale al coronel Thomas Pitt, 4 de noviembre de 1718.

[xxi] AN, Colonies, C9 A11, f. 97. Blénac y Mithon al ministro, 7 de junio de 1715, Léogâne.

[xxii] AN, Colonies, C 9 A 12, f. 28. Blénac y Mithon al ministro, 28 de mayo de 1716, s.l.

[xxiii] AN, Colonies, C 9 A 14, f. 158. Chateaumorand al presidente de Santo

Domingo, 22 de febrero de 1717, Léogâne.

[xxiv] AN, Colonies, C 9 A 14, f. 40. Chateaumorand y Mithon, 19 de junio de 1717, s.l.

[xxv] AN, Colonies, C 9 A 15, f. 48. Chateaumorand y Mithon, 8 de marzo de 1718.

[xxvi] AN, Colonies, C 9 A 16, f. 229. Moret, capitán de infantería, a Chateaumorand y Mithon, 24 de mayo de 1719.

[xxvii] AN, Colonies, C 9 A 17. El gobernador de Cuba, 31 de octubre de 1720.

[xxviii] AN, Colonies, C 9 A 19. Señor de Paty al señor marqués de Sorel, 8 de mayo de 1721.

[xxix] AN, Colonies, C 9 A 19. Señor de Paty, 21 de julio de 1721, Léogâne.

[xxx] CSP America and West Indies, vol. 24, 1716-1717, pp. 80 y 145; vol. 25, núm. 591.

[xxxi] AN, Colonies, C 9 A 13, f. 183. Chateaumorand al consejo, 8 de marzo de 1717.

[xxxii] AN, Colonies, C 9 A 16, f. 18. Chateaumorand y Mithon al consejo, 1 de febrero de 1719, s.l.

[xxxiii] AN, Colonies, C 8 A 27, f. 89, 91 y 92. Feuquières y Bénard, 24 de octubre de 1720, la Martinica.

[xxxiv] AN, Colonies, C 9 A 19. Paty, 21 de julio de 1721, Léogâne.

[xxxv] AN, Colonies, C 8 A 30, f. 55-56. Feuquières y Bénard, 6 de mayo de 1722, Fort Royal de la Martinica.

[xxxvi] AN, Colonies, C 8 A 28, f. 153. Feuquières y Bénard, 15 de noviembre de 1721, la Martinica.

[xxxvii] AN, Colonies, C 9 A 22. Señor de Montholon, 9 de diciembre de 1723, Petit-Goâve.

[xxxviii] AN, Colonies, C 8 A 31, f. 1. Feuquières y Bénard, 18 de enero de 1723, Fort Royal de la Martinica.

[xxxix] AN, Colonies, C 9 A 20. Señores Sorel y Montholon, 1 de agosto de 1722.

[xl] AN, Colonies, C 9 A 20. Señores Sorel y Montholon, 23 de julio de 1722.

[xli] AN, Colonies, C 8 A 23, f. 47. Desórdenes causados por los piratas, 21 de diciembre de 1717.

[xlii] AN, Colonies, C 8 A 28, f. 153. Feuquières y Bénard, 15 de noviembre de 1721, Fort Royal de la Martinica.

[xliii] AN, Colonies, C 8 A 30, f. 170. Feuquières y Bénard, 24 de diciembre de 1722, Fort Royal de la Martinica.

[xliv] AN, Colonies, C 9 A 5, f. 63. Gallifet al ministro, 4 de febrero de 1700, Le Cap.

[xlv] AN, Colonies, C 9 A 1, f. 355. Cussy, ordenanza sobre el retorno de los filibusteros, 9 de marzo de 1687.

[xlvi] AN, Colonies, C 8 A 12, f. 274. Robert, 6 de noviembre de 1700, la Martinica.

[xlvii] AN, Colonies, C 8 A 13, f. 147. Robert, 14 de julio de 1701, la Martinica.

[xlviii] AN, Colonies, C 9 A 12, f. 303. Chateaumorand al consejo, 15 de agosto de 1716, La Rochelle.

[xlix] AN, Colonies, C 9 A 13, f. 183. Chateaumorand al consejo, 8 de marzo de 1717, Léogâne.

[l] AN, Colonies, C 9 A 16, f. 45. Chateaumorand y Mithon al consejo, 28 de febrero de 1719, s.l.

[li] AN, Colonies, C 8 A 20, f. 217. Duquesne y Vaucresson, 14 de mayo de 1715, la Martinica.

[lii] AN, Colonies, C 8 A 26, f. 72. Declaración de Julien Guinard y Jean-Baptiste Dumillon, capitán y cuartel maestre del *Postillon*, 10 de mayo de 1719.

[liii] AN, Colonies, C 9 A 22. Señor de Montholon, septiembre 1723, Petit-Goâve.

[liv] AN, Colonies, C 9 A 12, f. 387. Blénac y Mithon, 28 de septiembre de 1716, s.l.

[lv] AN, Colonies, C 8 A 28, f. 170. 3 de diciembre de 1721.

[lvi] AN, Colonies, C 9 A 15, f. 227. Chateaumorand y Mithon al consejo, 29 de octubre de 1718, Léogâne.

[lvii] AN, Colonies, C 9 A 15, f. 216. Chateaumorand y Mithon al consejo, 25 de octubre de 1718, Léogâne.

[lviii] AN, Colonies, C 8 A 28, f. 174. Feuquières y Bénard, 3 de diciembre de 1721, Fort Royal de la Martinica.

[lix] AN, Colonies, C 8 A 29, f. 58. Bénard, 20 de febrero de 1721, Fort Royal de la Martinica.

[lx] AN, Colonies, C 8 A 12, f. 228. Proceso en Jamaica contra los piratas arrestados en la costa de Santo Domingo, 1700.

[lxi] AN, Colonies, C 9 A 5, f. 7. Du Casse al ministro, 22 de enero de 1700.

[lxii] AN, Colonies, C 9 A 5, f. 27. Du Casse al ministro, 10 de marzo de 1700, Le Cap.

[lxiii] AN, Colonies, C 9 A 17. Señores Sorel y Mithon, 3 de enero de 1720.

[lxiv] CSP America and West Indies, vol. 11, 1697-1698, 28 de noviembre de 1697, 1 de septiembre de 1698; Grandidier, Alfred y Guillaume, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, 9 tomos, París, 1903, t. VI, p. 43.

[lxv] CSP America and West Indies, vol. 12, 1699, p. 289, núm. 530 VI. Declaración de Theophilus Turner.

[lxvi] *Idem*, núm. 740 XII. Interrogatorio a Otto van Toyle, 14 de junio de 1699.

[lxvii] CSP America and West Indies, vol. 13, 1700, p. 106, núm. 190. Robert Quary a los miembros de la comisión de aduanas, Filadelfia, 6 de marzo de 1700.

[lxviii] Grandidier, Alfred y Guillaume, *Collection…*, *op. cit.*, t. XI, p. 48.

[lxix] Boucher, Antoine, *Mémoire pour servir à a connaissance particulière de chacun des habitants de l'isle de Bourbon*, seguido de las notas del padre Barassin, Sainte Clotilde, 1989, p. 17.

[lxx] CSP America and West Indies, vol. 11, 1697-1698, núm. 929. Consejo del comercio y las plantaciones al gobernador conde de Bellommont, 25 de octubre de

1697.

[lxxi] CSP America and West Indies, vol. 11, 1697-1698, p. 224, núm. 473. Gobernador conde de Bellomont al Consejo del comercio y las plantaciones, 18 de mayo de 1698, Nueva York.

[lxxii] CSP America and West Indies, vol. 13, 1700, p. 371. Diario del consejo del comercio y las plantaciones, 11 de agosto de 1698.

[lxxiii] CSP America and West Indies, vol. 19, 1708-1709, p. 553, núm. 908. Razones para reducir a los piratas de Madagascar, 15 de diciembre de 1709.

[lxxiv] Grandidier, Alfred y Guillaume, *Collection…*, *op. cit.*, t. III, p. 662.

[lxxv] Hill, Charles, *Episodes of piracy in the eastern seas 1519 to 1851*, *Indian Antiquary*, t. LVI-LVII, Bombay, 1927, p. 141.

[lxxvi] AN, Colonies, C 3-3, f. 226. Memoria a monseñor el conde de Pont-Chartrain sobre Madagascar, Fort-Dauphin.

[lxxvii] AN, Colonies, C 5 A 1. Correspondencia Madagascar, memoria redactada por De Ces, cura de Rochefort, agosto de 1714.

[lxxviii] AN, Colonies, C 3-3, f. 7, 74 y 120. Memoria de Antoine Desforges Boucher, 1710, Fort-Dauphin.

[lxxix] AN, Colonies, C 8 A 27, f. 5. Declaración realizada por el Sr. Alexandre Patreson, capitán del *Solide*, 17 de diciembre de 1720.

[lxxx] AN, Colonies, C 3-4, f. 91vº. Desforges Boucher, 17 de septiembre de 1724.

[lxxxi] AN, Colonies, C 8 A 28, f. 198. Feuquières, 1 de abril de 1721.

[lxxxii] Frostin, Charles, *La Piraterie américaine des années 1720 vue de Saint-Domingue, Cahiers d'histoire*, t. XXV, París, 1980, pp. 177-210.

NOTAS DEL CAPÍTULO XI

[i] BnF, Ms naf. 9388, f. 217.

[ii] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles…*, *op. cit.*, p. 48.

[iii] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. III, p. 303.

[iv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 61; y La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. IV, pp. 11-12.

[v] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 61; y Gosselin, Édouard Hyppolite, *Documents authentiques inédits pour serivir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI*ᵉ *et XVII*ᵉ *siècles*, Ruán, 1876, p. 149.

[vi] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 175.

[vii] Guénin, Eugène, *Ango et ses pilotes*, París, 1907, pp. 198-199.

[viii] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 167.

[ix] *Ibid.*, p. 164.

[x] AGI, Patronato 267, núm. 1, núm. 54.

[xi] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. pp. 166 y 168.

[xii] *Ibid.*, p. 174.

[xiii] *Ibid.*, p. 177.

[xiv] AGI, Indiferente general 1095. Juan de Vargas Mexia, 22 de octubre de 1579.

[xv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 185.

[xvi] *Ibid.*, p. 202.

[xvii] AGI, Santo Domingo 129. Declaración de Joan de Haze, 5 de septiembre de 1603.

[xviii] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 207.

[xix] AGI, Indiferente general 1869. Consejo de guerra, 18 de junio de 1619.

[xx] Moreau, Jean-Pierre, (editor), 1990, *op. cit.*, p. 234.

[xxi] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles…*, *op. cit.*, p. 198.

[xxii] Segard, Achille, *Ango de Dieppe*, Dieppe, 1925, p. 34.

[xxiii] AGI, Patronato 258, núm. 1, ramo 1. Copia de una carta del emperador a Blasco Núñez, general de la armada de la guardia de las Indias, Monzón, 4 de septiembre de 1541.

[xxiv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 7.

[xxv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo13; y La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. III, p. 298.

[xxvi] Mollat, Michel, *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François Ier*, París, 1982, p. 144.

[xxvii] Ternaux-Compans, Henri, *Voyages…*, *op. cit.*, t. III, p. 175.

[xxviii] Mollat, Michel, *Giovanni…*, *op. cit.*, p. 144.

[xxix] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 114.

[xxx] Barrey, Philippe, 1918, *op. cit.*, p. 35.

[xxxi] AGI, Patronato 267, núm. 2. Relación de navíos de guerra franceses que van de Andalucía a Nueva España, de los que es capitán Jean Fleury de Dieppe, sin fecha.

[xxxii] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. III, p. 577; y Gosselin, Édouard Hyppolite, *Documents…*, *op. cit.*, p. 158.

[xxxiii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 27.

[xxxiv] AGS K1494. Noticias anónimas de la marina de Francia.

[xxxv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 45; y AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 53.

[xxxvi] AGI, Santo Domingo 79. Cristóbal de Eraso, 14 de noviembre de 1576.

[xxxvii] Andrews, Kenneth, *Spanish Caribbean: Trade and Plunder 1530-1630*, New Haven, 1978, p. 183.

[xxxviii] AGI, Santo Domingo 129. Carta de Pedro de Valdés, 6 de junio de 1603; carta del 5 de septiembre de 1603, declaración de Joan de Haze.

[xxxix] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 13.

[xl] Gosselin, Édouard Hyppolite, *Documents…*, *op. cit.*, p. 158.

[xli] Carta de Marillac, consejero de Estado, a Richelieu, 31 de marzo de 1628, en Grillon, Pierre, *Les papiers de Richelieu*, 7 tomos, París, 1975-1985, p. 139.

[xlii] Gosselin, Édouard Hyppolite, *Documents…*, *op. cit.*, pp. 142-143.

[xliii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 39.

[xliv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 164.

[xlv] *Ibid.*, p. 166.

[xlvi] *Ibid.*, p. 167.

[xlvii] Barrey, Philippe, 1918, *op. cit.*, p. 50.

[xlviii] Archivo notarial de La Rochelle, minutas Barrault, 17 de enero de 1559 (comunicación de Marcel Delafosse).

[xlix] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 163.

[l] Bruneau de Rivedoux, *Histoire véritable de certains voyages périlleux et hasardeux sur la mer*, Niort, 1599, presentado por Alain-Gilbert Guéguen, prefacio Almirante François Bellec, París, 1996, p. 62.

[li] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 207.

[lii] ADSM, notariado de Le Havre, 2 E 70-158.

[liii] Fréville, Ernerst de, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI*[e] *siècle*, 2 vol., Ruán, 1857, t. II, p. 445.

[liv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 75.

[lv] AGI, Santo Domingo 125. Carta del general Cristóbal de Eraso, 20 de junio de 1577; AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 76.

[lvi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 77. Carta de Luis Méndez Vitoria de Ruán.

[lvii] Fréville, Ernerst de, *Mémoire…*, *op. cit.*, t. I, p. 237.

[lviii] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. III, p. 297.

[lix] Gosselin, Édouard Hyppolite, *Documents…*, *op. cit.*, p. 145.

[lx] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 53.

[lxi] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 164.

[lxii] *Ibid.*, p. 183.

[lxiii] *Remonstrances…*, *op. cit.*, p. 158.

[lxiv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 53.

[lxv] *Remonstrances…*, *op. cit.*, p. 61.

[lxvi] Bréard, Charles, *Documents…*, *op. cit.*, p. 208; y Andrews, Kenneth, *Spanish Caribbean…*, *op. cit.*, p. 183.

[lxvii] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, pp. 167 y 191.

[lxviii] AGI, Santo Domingo 49. Carta de la audiencia, 30 de mayo de 1537.

[lxix] Ducéré, Édouard, *Histoire maritime de Bayonne, corsaires sous l'Ancien Régime*, Bayonne, 1895, p. 346.

[lxx] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. III, p. 298.

[lxxi] Marcel, Gabriel, *Les corsaires français au XVI*[e] *siècle aux Antilles*, Congrès International des Américanistes, serie XIII, París, 1900.

[lxxii] Picot-Bermond, Évelyne, *Mirage…*, *art. cit.*, pp. 127-136; y Cauna, Jacques de, *L'Eldorado des Aquitains*, Biarritz, 1998, p. 57.

[lxxiii] AGI, Santo Domingo 71, núm. 28. Licenciado Maldonado, 15 de mayo de

1553.

[lxxiv] AGI, Indiferente general 427, libro 30, f. 84. Cédula Real al gobernador de Puerto Rico.

[lxxv] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire...*, *op. cit.*, t. III, p. 587.

[lxxvi] Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, 5 vol., Madrid, 1951, t. I, p. 148.

[lxxvii] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire...*, *op. cit.*, t. III, p. 587, nota.

[lxxviii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 61.

[lxxix] AGI, Santo Domingo 77. Diego Caballero, 20 de diciembre de 1537.

[lxxx] AGI, Contratación 5105. Juan de Avala a la Casa de la Contratación, 24 de abril de 1576, Cádiz.

[lxxxi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 75.

[lxxxii] AGI, Guatemala 39. Jorge de Alvarado a la Corona, 20 de marzo de 1603.

[lxxxiii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 23.

[lxxxiv] Delafosse, Marcel y Étienne Trocmé, *Le commerce rochelais de la fin du XVe au début du XVIIe siècle*, París, 1952, p. 100.

[lxxxv] Cimber, L. y Félix Danjou, *Archives curieuses de l'histoire de France depuis Louis XI jusqu'à Louis XVIII*, 27 vol., Beauvais, 1834-1841, p. 327.

[lxxxvi] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire...*, *op. cit.*, t. IV, p. 170.

[lxxxvii] *Remonstrances...*, *op. cit.*, p. 66.

[lxxxviii] Delafosse, Marcel y Étienne Trocmé, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 163.

[lxxxix] Dujarric, *Histoire des Indes*, libro III, cap. 29, citado por Ternaux Compans, Henri, *Notice historique sur la Guyane*, Collection de documents sur l'Amérique, París, 1843, p. 20.

[xc] AGI, Indiferente general 1259. Padre Pedro Gallegos, 6 de diciembre de 1614.

[xci] Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville...*, *op. cit.*, t. III, p. 198.

[xcii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 77.

[xciii] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 86.

[xciv] Delafosse, Marcel y Étienne Trocmé, *Le commerce...*, *op. cit.*, pp. 164-165.

[xcv] AGI, Indiferente general 1868, f. 481. Consejo de guerra, 1615.

[xcvi] BnF, Ms naf. 9388, f. 328. Padre Fournier, hidrografía citada por Margry.

[xcvii] AGI, Contratación 5105. Don Frances de Alava, 31 de enero de 1571, París.

[xcviii] AGI, Contratación 5105, citado por Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville...*, *op. cit.*, t. III, p. 156.

[xcix] Fernández Duro, *Armada...*, *op. cit.*, t. II, p. 477.

[c] Bréard, Charles, *Documents...*, *op. cit.*, p. 230.

[ci] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire...*, *op. cit.*, t. III, p. 279.

[cii] BnF, Ms naf. 9386, f. 106. Colección Margry.

[ciii] Varnhagen, F. A. de, *Historia...*, *op. cit.*, t. I, p. 45.

[civ] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles…*, *op. cit.*, p. 189.

NOTAS DEL CAPÍTULO XII

[i] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles…*, *op. cit.*, pp. 94-95.

[ii] *Ibid.*, p. 88.

[iii] *Ibid.*, p. 97.

[iv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 63.

[v] *Ibid.*, p. 63; y BnF, Ms 464. Colección Dupuy.

[vi] ADSM, Jurisdiction consulaire B. Sentencias mayoagosto 1568, citado por *La vigie de Dieppe*, 3 de julio de 1936.

[vii] AGI, Santo Domingo 78. Miguel de Castellano a Su Majestad, 1 de enero de 1568.

[viii] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles…*, *op. cit.*, p. 91.

[ix] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[x] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 53.

[xi] AGI, Santo Domingo 124. Francisco de Avellaneda, 22 de septiembre de 1576.

[xii] AGI, Santo Domingo 125. Licenciado Cabrera, La Habana, 14 de noviembre de 1577.

[xiii] AGI, Santo Domingo 177. Lope Lasso de la Vega, 8 de mayo de 1585.

[xiv] Wright, Irene, *Documents concerning English voyages to the Spanish Main 1569-1580*, Hakluyt Society, 2ª serie, núm. 71, Londres, 1932, p. 7.

[xv] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 170.

[xvi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 76; y Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 172.

[xvii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 78; y AGI, Santo Domingo 96. El provincial de la región de Santa Cruz, padre Marcos de Vitolaza, Santo Domingo, 3 de enero de 1582.

[xviii] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, pp. 183 y 187.

[xix] AGI, Santo Domingo 169, f. 117. El alférez Alonso Ximénez y el sargento Miguel de Arçola a Su Majestad, 22 de octubre de 1583.

[xx] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 190.

[xxi] AGI, Indiferente general 1236. Álvaro Méndez de Castro, Diego Hernández Lamago, 1586, Sevilla.

[xxii] Fonteneau, Jean, *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil et du nord*, 1544; publicado por Georges Musset, París, 1904.

[xxiii] Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías…*, *op. cit.*, t. I, pp. 101 y 104.

[xxiv] Archivo de protocolos, Sevilla, estudio III, núm. 719, 3 de junio de 1549; citado por Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville…*, *op. cit.*, t. II, p. 442.

[xxv] Archivo de protocolos, Sevilla, estudio XV, libro I. Notario Alonso de Castilla, f. 1205vº, 4 de junio de 1549; *Colección de documentos inéditos para la historia de Hispano América*, 14 tomos, Madrid, 1927-1932, t. XIV, documento 722.

[xxvi] AGI, Patronato 267, núm. 2, ramo 6.

[xxvii] Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías…*, *op. cit.*, t. I, p. 136.

[xxviii] AD Gironde, notariado 3 E 1070; citado por Bernard, Jean, *Navires et gens de mer de Bordeaux 1400-1550*, 3 vol., París, 1968, t. II, p. 805.

[xxix] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. I, pp. 441-442; y AGI, Indiferente general 2000. Casa de la Contratación al Rey, 21 de abril de 1551, citado por Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville…*, *op. cit.*, t. II, p. 467.

[xxx] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. III, p. 572.

[xxxi] AGS, Diversos de Castilla 1183, f. 172.

[xxxii] Codoin Ind. 2ª serie, 1885-1901, *op. cit.*, t. VI, pp. 360-427.

[xxxiii] AGI, Santo Domingo 71. Carta de Sancho de Archiniega, 11 de junio de 1566. Según otra fuente, el naufragio habría tenido lugar en la isla de Montserrat (AGI, Santo Domingo 155, f. 175vº. Carta del gobernador de Puerto Rico a Su Majestad, 22 de julio de 1566).

[xxxiv] Carta de Juan Domínguez de Antillano a Su Majestad, 25 de abril de 1555, Borbureta, citado por Ojer, Pablo, *La formación del oriente venezolano*, Caracas, 1966, 353.

[xxxv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 27. Relación de Pedro de Valdés del Cuzo.

[xxxvi] Colección Muñoz, t. LXXXVII, f. 32vº, citado por Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. I, p. 450; y Colección Navarrete, t. XXI, f. 211, 10 de marzo de 1556.

[xxxvii] Lestringant, Frank, *Le Huguenot et le sauvage*, París, 1990, p. 159.

[xxxviii] AGI, Indiferente general 2004. Carta de Pedro Menéndez Marques, 7 de mayo de 1565.

[xxxix] Bruneau de Rivedoux, *Histoire…*, *op. cit.*, pp. 49-51.

[xl] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 169, nota 1.

[xli] Paz, Julián, *Archivo general de Simancas, secretaría de Estado: capitulaciones con Francia y negociaciones diplomáticas de los embajadores de Espala en aquella corte 1255-1714*, Madrid, Valladolid, 1947, t. IV, p. 682.

[xlii] AGI, Santo Domingo 73. Cabildo de Santo Domingo, 18 de septiembre de 1579.

[xliii] AGI, Santo Domingo 169, f. 117. Carta del alférez Alonso Ximenez y del sargento Miguel de Arçola a Su Majestad, 22 de octubre de 1583; AGI, Santo Domingo 155, documento 411. Capitán Melgajero a Su Majestad, 22 de octubre de 1583; AGI, Santo Domingo 177. Lope Lasso de la Vega, 8 de mayo de 1585.

[xliv] Colección Navarrete, t. XXV, núm. 24, Museo Naval, Madrid.

[xlv] *Remonstrances…*, *op. cit.*, publicado en *Les nouvelles annales des voyages*, París, 1843, t. I y II, pp. 57, 64, 66.

Notas del capítulo XIII

[i] BnF, Ms naf. 21395, f. 142 y siguientes, Memoria de Monseñor de Pontchartrain relativa a la isla de Santo Domingo, 18 de diciembre de 1691.

[ii] Anónimo, *Description de l'île de la Jamaïque et de toutes celles que possèdent les Anglais dans l'Amérique*, suplemento a la historia de la isla de Barbados de Richard Ligon, traducido del inglés en base a la copia impresa en Londres por Humphrey Modeley, 1657. *Recueil de divers voyages faits en Afrique et en Amérique*, por Billaine, París, 1684, p. 13.

[iii] Anónimo, *Description de l'île de Saint-Christophe*, en *Recueil*..., por Billaine, *op. cit.*

[iv] AGI, Santa Fe 223. Declaración de Juan Simiao, Cartagena, 2 de junio de 1640.

[v] AGI, Santa Fe 215. Consejo de guerra, 15 de mayo de 1636.

[vi] AGI, Indiferente general 2548, ff. 2 y 178. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento 1686-1688.

[vii] Debien, Gabriel, *Les engagés pour les Antilles 1634-1715*, París, Société de l'histoire des colonies françaises, 1951; y Cauna, Jacques de, *L'Eldorado*..., *op. cit.*

[viii] AN, Marine B4-9, f. 213-214. Marqués de Maintenon, 8 de noviembre de 1681.

[ix] AGI, Santo Domingo 229, f. 974. Los oficiales, 16 de abril de 1683.

[x] Bellin, S., *Description géographique des Isles Antilles possédées par les Anglois*, París, 1758.

[xi] AGI, Santo Domingo 281. Cartas y expedientes del gobernador, 1696-1753, carta de Antonio de Landeche, 17 de julio de 1714.

[xii] AN, Colonies, C 9 A 16, f. 40. Chateaumorand y Mithon al consejo, 25 de mayo de 1719, Léogâne.

[xiii] Dow, Georges Francis y John Henry Edmonds, *The pirates of the New England coast, 1630-1730*, Salem, 1923.

[xiv] Johnson, capitán Charles, *A History*..., *op. cit.*, t. I, p. 274.

[xv] Grandidier, Alfred y Guillaume, *Collection*..., *op. cit.*, t. III, p. 437.

[xvi] Deschamps, Hubert, *Les pirates*..., *op. cit.*, p. 128.

[xvii] Johnson, capitán Charles, *A History*..., *op. cit.*, t. II, p. 123.

[xviii] Rediker, Marcus, *Between*..., *op. cit.*, p. 258.

[xix] AN, C 9 A 3, f. 71. Du Casse al ministro, 25 de noviembre de 1694.

[xx] Boucher, Antoine, *Mémoire*..., *op. cit.*, p. 73.

[xxi] *Ibid.*, p. 17.

[xxii] Johnson, capitán Charles, *A History*..., *op. cit.*, t. II, pp. 124-125.

[xxiii] Según una carta del capitán George Wesley del 7 de noviembre de 1703, publicada en *State Trials*, núm. 19, 1302; Hill, Charles, *Episodes*..., *art. cit.*, t. LVI, 1927, p. 128.

[xxiv] Boucher, Antoine, 1989, *op. cit.*, pp. 32, 112, 153, 317.

[xxv] AN, Colonies, C 9 A 8, f. 132. Dumaitz al ministro, 1 de marzo de 1694, la Martinica; C 8 A 10, f. 60. D'Amblimont, 10 de abril de 1697.

[xxvi] AN, Colonies, C 3-1, f. 188. Sr. Bastide, comandante de la isla de Bourbon, 16 de julio de 1697.

[xxvii] Grey, Charles, *Pirates of the eastern seas 1618-1723*, Londres, 1933, pp. 216 y 227.

NOTAS DEL CAPÍTULO XIV

[i] AGI, Indiferente general 2004. Avisos de Flandres del 26 de enero de 1653 y de Bruselas del 27 de enero de 1653.

[ii] Bréard, Charles, *Documents...*, *op. cit.*, p. 27.

[iii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 68. Memoria de algunos buques partidos de Normandía con españoles.

[iv] AN, Colonies, F3-168. Colección Moreau de Saint-Méry, pacto de un armador con los filibusteros, 10 de octubre de 1709.

[v] Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage,,,, op. cit.*, t. I, cap. IX, p. 117.

[vi] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale...*, *op. cit.*, t. I, p. 588.

[vii] AN, Colonies, C 9 A 2, f. 328. Blénac a Du Casse, 13 de agosto de 1692.

[viii] AN, Colonies, C 9 A 2, f. 333. Blénac a Du Casse, 4 de diciembre de 1692.

[ix] AN, Colonies, C 9 A 3, f. 5. Du Casse al ministro, 30 de marzo de 1694, Léogâne.

[x] AN, Colonies, C 8 A 8, f. 64. Blénac, 20 de marzo de 1694.

[xi] AN, Colonies, C 8 A 9, f. 372. Robert, 24 de julio de 1696.

[xii] AN, Colonies, C 8 A 8, f. 20. Armamentos en corso.

[xiii] AN, Colonies, C 8 A 5, f. 247. El Sr. Conde de Blénac a Monseñor, 27 de septiembre de 1689, la Martinica.

[xiv] Chevalier, Jean-Pierre, «Un capitaine...», *art. cit.*, pp. 46-69.

[xv] AN, Colonies, C 9 A 1, f. 41. 28 de julio de 1669.

[xvi] AN, Colonies, C 9 A 1, f. 229. 25 de enero de 1685, la Martinica.

[xvii] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire...*, *op. cit.*, libro VII, p. 72.

NOTAS DEL CAPÍTULO XV

[i] Barrey, Philippe, *Le Havre...*, *op. cit.*, p. 163, nota 2.

[ii] Bréard, Charles, *Documents...*, *op. cit.*, p. 211.

[iii] AN, minutier central XII, 52

[iv] Barrey, Philippe, *Le Havre...*, *op. cit.*, p. 108.

[v] Gosselin, Édouard Hyppolite, «Du prix des denrées comparé au salaire journalier des artisans de 1480 à 1789», *Revue de Normandie*, 1869, pp. 114-127.

[vi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 45.

[vii] Bréard, Charles, *Documents...*, *op. cit.*, p. 155.

[viii] Barrey, Philippe, *Le Havre...*, *op. cit.*, p. 140.

[ix] *Ibid.*, p. 138.

[x] ADSM, Fonds du parlement de Rouen, 1 B 903. Sentencias del 15 de junio de 1622 y del 20 de julio de 1622.

[xi] Barrey, Philippe, *Les origines...*, *op. cit.*, p. 114.

[xii] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 142.

[xiii] AGI, Santo Domingo 74. Oficiales de la *Española*, 15 de junio de 1577.

[xiv] AGI, Santo Domingo 71, núm. 28. Licenciado Maldonado, 15 de mayo de 1553.

[xv] AGI, Santo Domingo 78. Diego Ruiz de Vallejo a Su Majestad, 31 de abril de 1568.

[xvi] Moreau, Jean-Pierre (ed.), *Un flibustier français…*, *op. cit.*, p. 247.

[xvii] *Ibid.*, p. 264.

[xviii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 89.

[xix] Butel, Paul, *Les Caraïbes…*, *op. cit.*, p. 123.

NOTAS DEL CAPÍTULO XVI

[i] Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage…*, *op. cit.*, t. I, p. 361.

[ii] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 200.

[iii] *Ibid.*, p. 165.

[iv] Anthiaume, Abad, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands 1500-1650*, 2 vol., París, 1916, t. I, p. 280.

[v] Raveneau de Lussan, *Journal d'un voyage fait à la mer du sud avec les flibustiers en 1684 et années suivantes*, París, 1689, reeditado por Patrick Villiers con el título: *Les flibustiers de la mer du Sud*, París, 1992, p. 169.

[vi] AN, Colonies, C 9 A 15. Chateaumorand y Mithon al consejo, 25 de octubre de 1718.

[vii] BM Dieppe, Fonds ancien, Ms. 179. *Relation d'un voyage dans les possessions espagnoles de l'Amérique 1657-1660*, publicado con el título *Expédition de flibustiers à La Plata commandée par le chevalier Hotman de Fontenay*, les Amys du vieux Dieppe, 1937 núms. 3 y 4, p. 16.

[viii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, pp. 183-184.

[ix] Johnson, capitán Charles, *A History…*, *op. cit.*, 1990, t. II, p. 200.

[x] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 37.

[xi] Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage,,,,* *op. cit.*, t. II, p. 34.

[xii] *Expédition de flibustiers à La Plata…*, *op. cit.*, pp. 22-23.

[xiii] Ducéré, Édouard, «Journal de bord…», *op. cit.*

[xiv] Del Río Moreno, Justo L., *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo*, Sevilla, 1991, p. 330.

[xv] AGI, México 27, núm. 52. Carta de Luis de Velasco, 23 de junio de 1806.

[xvi] AGI, Panamá 19. Juena Bautista de la Gasca, auditor de la audiencia de Panamá, 24 de julio de 1635.

[xvii] AGI, Santo Domingo 189, núm. 19. Informe sobre la prohibición o no del consumo de aguardiente a los indios, años 1694-1697.

[xviii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 58.

[xix] Moreau, Jean-Pierre, *Un flibustier français…*, *op. cit.*, p. 135.

[xx] AN, Colonies, C 8 B 1, f. 3. Relación de las islas de América Antillas en el

estado en que se encontraban en el año 1660.

[xxi] AGI, Santo Domingo 196. Testimonio de Minoteo Morfa en una carta del gobernador Francisco de Alberro, 13 de octubre de 1668.

[xxii] Pawson, Michael y David Buisseret, *Port Royal...*, *op. cit.*, p. 102; según el manus crito *A discouse of the State of health in the island of Jamaica*, de Geroge Ellwood, pp. 108-191.

[xxiii] AGI, Santo Domingo 843, núm. 375. Prohibición del aguardiente de caña en 1716 en virtud de una cédula del 30 de septiembre de 1714; AGI, Santo Domingo 254, prohibición de la fabricación de aguardiente de caña, 15 de mayo de 1721, Don Fernando Costanzo y Ramírez, presidente gobernador de la Española.

[xxiv] AN, Colonies, C 9 A 10, f. 150. 18 de marzo de 1713.

NOTAS DEL CAPÍTULO XVII

[i] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 53.

[ii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 38.

[iii] AGI, Santo Domingo 74. Los oficiales de la *Española*, 12 de diciembre de 1550.

[iv] AGI, Santa Fe 187. Doctor Mexia, 9 de febrero de 1575.

[v] AGI, Santo Domingo 182. Ciudad de la Asunción, 31 de octubre de 1679.

[vi] Camus, Michel-Christian, «Correspondance...», *op. cit.*, p. 137.

[vii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire...*, *op. cit.*, p. 96.

[viii] AN, Colonies, C 8 A 3, f. 289. Señor de Saint-Laurent y Bégon, 23 de noviembre de 1683, la Martinica.

[ix] AN, Colonies, C 9 A 3, f. 266. Du Casse al ministro, 2 de febrero de 1697.

[x] Gemelli Careri, Giovanni Francesco, *Le Méxique à la fin du XVI[e] siècle vu par un voyageur italien*, presentación Jean-Pierre Berthe, París, 1968, p. 71.

[xi] AGI, México 60, núm. 10, ramo 3.

[xii] «Journal de bord d'un flibustier...», *op. cit.*, t. XVII, p. 10.

[xiii] Wafer, Lionel, *Voyage de M. Wafer où l'on trouve la description de l'isthme de Panamá*, Ruán, 1715, p. 303.

NOTAS DEL CAPÍTULO XVIII

[i] «Les ìles fortunées», extracto de *Les amours*, de Pierre Ronsard, citado por Régis, Antoine, *Les écrivains Français et les Antilles*, París, 1978, p. 24.

[ii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire...*, *op. cit.*, p. 210.

[iii] AN, Colonies, C 9 A 1, f. 250. Cussy, memoria al ministro, 18 de octubre de 1685, Le Cap.

[iv] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire...*, *op. cit.*, pp. 96 y 267.

[v] Raveneau de Lussan, *Journal...*, *op. cit.*, p. 227.

[vi] *Expédition de flibustiers à La Plata...*, *op. cit.*, p. 33.

[vii] AGI, Santa Fe 218. Rodrigo de Velasco, 11 de septiembre de 1631, Santa Marta.

[viii] Zakedieh, Nuala, «A frugal prudential and hopeful trade: privateering in Jamaica 1655-1689», *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 18,

núm. 2, mayo de 1990, p. 151.

[ix] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 179.

[x] AN, Colonies, C 9 A 4, f. 36. Du Casse al ministro, 5 de febrero de 1699.

[xi] Botting, Douglas, *Pirates et flibustiers*, París, 1979, p. 45.

[xii] Earle, Peter, *Sack of Panamá*, Londres, 1981.

[xiii] Camus, Michel-Christian, «Une note critique à propos d'Exquemelin», *Revue française d'histoire d'outremer*, t. LXXVIII, núm. 286, París, 1990, pp. 79-90, pp. 79-90.

NOTAS DEL CAPÍTULO XIX

[i] Bagnaud, Michel, *Profesión: inventeur de trésors*, París, 1991, P. 247.

[ii] Vergnes, Robert, *L'or dans la peau*, París, 1974.

[iii] Jameson, Franklin, *Privateering…*, *op. cit.*, p. 253; según otra fuente, Kidd habría dejado el *Quedah Merchant* anclado en Mona, habría comprado el *Antonio* y llegado a Nueva Inglaterra (Corse, Alfred Gerorges, *Pirates of the Eastern Seas*, Londres, 1996, p. 39).

[iv] Lizé, Patrick, «The wreck of the pirate ship *Speaker* on Mauritius in 1702», *International Journal of Nautical Arcaeology*, núm. 13, Londres, 1984, pp. 121-132.

[v] Clifford, Barry, *The Black Ship, the quest to recover an english pirate ship and his lost treasure*, Londres, 2000.

NOTAS DEL CAPÍTULO XX

[i] Le Bris, Michel, «Les anges noirs de l'utopie», prefacio a *Histoire générale des plus fameux pirates*, París, 1990; «L'Histoire et le mythe» en *L'aventure de la fllibuste*, París, 2002, pp. 5-12; e introducción a *D'or, de rêves et de sang*, París, 2001.

[ii] Johnson, capitán Charles, pseudónimo de Daniel Defoe, *Le grand rêve flibustier. Histoire générale des plus fameux pirates*, prefacio de Michel Le Bris, París, 1990, t. II, p. 39.

[iii] *Ibid.*, p. 56.

[iv] *Ibid.*, p. 99.

[v] *Ibid.*, p. 98.

[vi] AGI, Indiferente general 2578. Testimonio de Pierre Ubinet, 27 de enero de 1671.

[vii] Chevalier, Jean-Pierre, «Un capitaine…», *art. cit.*, pp. 49-69, y más en particular p. 55.

[viii] La Roncière, Charles Bourel de, *Nègres et négriers*, París, 1933, pp. 15-16.

[ix] AGI, Santo Domingo 78. Diego Ruiz de Vallejo a Su Majestad, 21 de abril de 1568.

[x] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 195. Se pueden encontrar otros ejemplos en *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, *op. cit.*, pp. 91-92.

[xi] AGI, Santo Domingo 208. Bernave de Oñate Mendiçaval, 12 de junio de 1613.

[xii] AGI, Santo Domingo 125. Licenciado Cabrera, 12 de junio de 1577, La Habana.

[xiii] AGI, Santo Domingo 73. Cabildo de Santo Domingo, 18 de septiembre de 1579.

[xiv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 60.

[xv] AN, Colonies, C 9 A 1, f. 259. Resumen de la investigación llevada a cabo por Pierre Suers y René Bedu, comisarios nombrados para el caso del *Subtile*, 3 de enero de 1686.

[xvi] Dampier, Guillaume, *Nouveau Voyage autour du monde*, Ámsterdam, 1698, p. 182.

[xvii] «La liberté des esclaves ou défense juridique de la liberté naturelle des esclaves», traducido del latín y presentado por Robert Lapierre, *Mémoires de la Société d'histoire de la Martinique*, núm. 6, Fort-de-France, 1995.

[xviii] AGI, Indiferente general 2548, f. 9. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688.

[xix] Raveneau de Lussan, *Journal…*, *op. cit.*, p. 285.

[xx] Lafleur, Gérard, *Les Caraïbes des Petites Antilles*, París, 1992, p. 33.

[xxi] Dampier, Guillaume, *Nouveau Voyage…*, *op. cit.*, p. 210.

[xxii] Raveneau de Lussan, *Journal…*, *op. cit.*, p. 280.

[xxiii] AN, Colonies, C 9 A 12. Blénac y Mithon al ministro, 2 de julio de 1716.

[xxiv] AN, Colonies, C 9 A 14. Mithon, 15 de junio de 1717, Léogâne.

[xxv] Moore, John Robert, *Defoe in the pillory*, Humantaries Series, Indiana University publications, 1939.

[xxvi] Camus, Michel-Christian, «Le pirate français Misson, fiction de Daniel Defoe», *XVIII[e] siècle*, núm. 30, París, 1998.

[xxvii] Craton, Michael, *A history…*, *op. cit.*, p. 96.

Notas del capítulo XXI

[i] Moreau, Jean-Pierre, «La Flibuste…», *op. cit.*, p. 40.

[ii] *Ibid.*, pp. 98-102.

[iii] AGI, Indiferente general 1108. Pedro Méndez Carrasco a Su Majestad, 6 de marzo de 1592, Madrid.

[iv] AGI, Santo Domingo 99. El teniente del gobernador Diego de Rivera, 30 de enero de 1570.

[v] Ducéré, Édouard, «Journal de bord…», *op. cit.*, t. XVI, pp. 492 y 510.

[vi] Moreau, Jean-Pierre, «La Flibuste…», *op. cit.*, p. 75.

[vii] AGI, Patronato 259, ramo 32.

[viii] AGI, Patronato 272, ramo 2, 11 de julio de 1615, Madrid.

[ix] AGI, Santo Domingo 164, documento 174. Gobernador Francisco Ovando Messia, 26 de septiembre de 1576.

[x] Moreau, Jean-Pierre, «La Flibuste…», *op. cit.*, p. 241.

[xi] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 96.

[xii] Pawson, Michael, y David Buisseret, *Port Royal…*, *op. cit.*, 1975, p. 119.

[xiii] AN, Colonies, C 9 A 3. Du Casse al ministro, Léogâne, 2 de febrero de 1697.

[xiv] Burg, Barry Richard, *Sodomy…*, *op. cit.*; Turley, Hans, *Rum, sodomy and the lash*, Nueva York, 1999.

[xv] Alaux, Gustave, *Cahiers…*, *op. cit.*, pp. 23 y 29.

[xvi] Burg, Barry Richard, *Sodomy…*, *op. cit.*, p. 197.

[xvii] Dampier, Guillaume, *Nouveau Voyage…*, *op. cit.*, p. 284.

[xviii] Moreau, Jean-Pierre, «La Flibuste…», *op. cit.*, p. 93.

[xix] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 30. Relación hecha por un francés prisionero en Nueva España, por orden del virrey Don Luis Velasco.

[xx] Barrey, Philippe, *Le Havre…*, *op. cit.*, p. 164.

[xxi] Moreau, Jean-Pierre, «La Flibuste…», *op. cit.*, p. 93.

[xxii] AGI, Guatemala 22, ramo 1, núm. 11.

[xxiii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 140.

[xxiv] Ducéré, Édouard, «Journal de bord…», *op. cit.*, t. II, p. 27.

[xxv] Fondos americanistas de la colección Salazar y Castro, documento 1043, catálogo por Remedios Contreras, Real Academia de la Historia, Madrid, 1979

[xxvi] Colección Vargas Ponce, Real Academia de la Historia, citado por Ducéré, Édouard, «Journal de bord…», *op. cit.*, p. 347.

[xxvii] Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville…*, *op. cit.*, t. III, p. 241.

[xxviii] AGI, Santo Domingo 80, ramo 2, núm. 46, 46A, 55 y 56; y AGI, Santo Domingo 70, núm. 21, ramo 1.

[xxix] AGI, Santo Domingo 80. Rengifo de Angulo, 31 de agosto de 1584.

[xxx] AGI, Santo Domingo 74. El inspector de galeras, 30 de enero de 1587.

[xxxi] AGI, Santa Fe 89. Declaración de los pilotos del aviso que han llegado a San Lucar, Juan Martín, 30 de mayo de 1587.

[xxxii] AGI, Santo Domingo 73. Carta del capitán Melgajero a Su Majestad, 18 de febrero de 1594.

[xxxiii] AGI, Santo Domingo 49. Carta de la audiencia, 15 de abril de 1543.

[xxxiv] AGI, Santo Domingo 168, documento 525. Juan Ponce de León a Su Majestad, 26 de junio de 1579.

[xxxv] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXVI, f. 164.

[xxxvi] AGI, Guatemala 39. Licenciado Vayllo a la Corona, 20 de diciembre de 1559; y AGI, Santa Fe 187, libro 1, f. 116. Joan de Busto, Cartagena, 12 de abril de 1560.

[xxxvii] López Cogolludo, *Historia…*, *op. cit.*, p. 334.

[xxxviii] Colección Navarrete, t. XXII, núm. 4, Museo Naval, Madrid.

[xxxix] AGI, Contratación 5101. Carta del general Cristóbal de Eraso sobre su navegación.

[xl] AGI, Panamá 96. Carta del 11 de septiembre de 1682.

[xli] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. II, p. 463.

[xlii] AGI, Justicia 40. El procurador de Su Majestad con Nicolas Godet, André

Matolino, franceses, bretones y otros acusados de ser corsarios, año 1570.

[xliii] AGI, Santo Domingo 100. Don Fernando Melgajero de Córdoba al rey, 13 de julio de 1603, La Vega.

[xliv] AGI, Santo Domingo 156, ramo 2. Vargas al rey, sin fecha.

El filibusterismo: ¿Qué balance hacer?

[xlv] Meyer, Jean, «La course, romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie», *Les Annales de Bretagne*, tomo LXXVIII, núm. 2, junio de 1971, Rennes, pp. 307-344.

[xlvi] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. V, pp. 409-410.

[xlvii] Voltaire, *Essai sur les moeurs et l'esprit des nations, et sur les principaux faits de l'histoire depuis Charlemagne jusqu'à Louis XIII*, s.n., Ginebra, 1775.

[xlviii] Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles…*, *op. cit.*, 1992, pp. 188 y siguientes.

[xlix] La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire…*, *op. cit.*, t. IV, p. 649, nota 2.

[l] Hrodej, Philippe, *La flibuste domingoise à la fin du XVIIe siècle. Une composante économique indispensable*, en Le Bris, Michel, dir., *L'aventure de la flibuste*, Daoulas-París, 2002, pp. 289-312.

[li] AGI, Indiferente general 2548, f. 44. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1686-1688.

[lii] AN, Colonies, B 2-55, f. 144. Carta del secretario a la armada y a las colonias, Seigneulay al gobernador Cussy, 30 de abril de 1685.

[liii] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale…*, *op. cit.*, t. III, pp. 142 y 148.

[liv] AN, Colonies, C 9 A 1, f. 86. Cussy, memoria sobre los filibusteros.

[lv] AN, Colonies, C 9 A 24. Sr. caballero de Rochallat, 28 de mayo de 1725.

Notas de los anexos

[i] AGI, México 122. General Juan Pérez de Portu, 28 de noviembre de 1603, San Juan de Ulúa.

[ii] AGI, Santo Domingo 71. Alonso Cavallero, 1 de noviembre de 1653; licenciado Echegoyan, 14 de diciembre de 1653; licenciado Alonso Arias, 21 de diciembre de 1653.

[iii] AGI, Patronato 18, núm. 5, ramo 1. Descripción de Yucaco y de la isla de Ahiti en el canal de las Bahamas por el licenciado Escalante Fontaneda, sin fecha.

[iv] AGI, Santo Domingo 119. Pedro de Arena, contable del tesoro real, 12 de abril de 1600; y AGI, Santo Domingo 128, ramo III 106A, 2 de septiembre de 1598.

[v] AGI, Contratación 4802. Archivos y pruebas de 1522 a 1599.

[vi] AGI, Santo Domingo 99. Carta del gobernador Don Juan Maldonado Barnuevo, 6 de mayo de 1595.

[vii] AGI, México 136. Tomás de Cardona, 26 de marzo de 1618.

[viii] AGI, Santo Domingo 84. Carta del 4 de febrero de 1620.

[ix] AGI, Indiferente general 2525. Cédula Real para la audiencia de Santo Domingo en la que se aprueba la oferta de Francisco de Tajagrano, 15 de abril de 1638, Madrid.

[x] AGI, Santo Domingo 155. Relación de Luisa Navarrete, 30 de mayo de 1587; relación del piloto Francisco Perea ante el gobernador de Puerto Rico, 10 de octubre de 1588; AGI, Santo Domingo 2280, f. 138-140. Decreto Real dado en San Lorenzo el Real; y f. 26. Decreto Real dado en San Lorenzo el Real, 4 de abril de 1587.

[xi] AGI, Santo Domingo 2280. Órdenes reales, Puerto Rico, 1529-1604, 11 de junio de 1584.

[xii] AGI, Guatemala 69. Estado de servicio de Pedro Destupinan, 1635.

[xiii] AGI, Indiferente general 751. Tomás de Cardona, Sancho de Meras, de la pesca de perlas y de recuperar lo que se perdió en los galeones de Don Luis de Córdoba, 3 de agosto de 1612.

[xiv] AGI, Santo Domingo 119. Los oficiales, La Habana, 14 de enero de 1608.

[xv] AGI, Indiferente general 1868. Carta del 16 de noviembre de 1617.

[xvi] AGI, Guatemala 302. Mapas y planos.

[xvii] AGI, Guatemala 65. Diego de Mercado, 16 de mayo de 1620.

[xviii] AGI, México 360. Cédula Real para la audiencia de Santo Domingo, Aranjuez, 25 de abril de 1678.

[xix] AGI, Indiferente general 1699. Consultas del Consejo de Indias, agosto de 1692.

[xx] AGI, Indiferente general 2699. Almirante Gaspar de Palacios al conde de la Calzada, puerto de Santa María, 15 de septiembre de 1688-agosto de 1692.

[xxi] AN, Colonies, C 9 A 2, f. 50. Carta de Cussy, 24 de agosto de 1689.

[xxii] Dernis, Sieur, *Recueil des collections des titres, arrêts, édits concernant la Compagnie des Indes*, 4 tomos, París, 1755, t. I, p. 375.

[xxiii] *Mercure galant*, julio de 1686, t. I, pp. 175-182, citadas por Van der Cruysse, Dirk, *Louis XIV et le Siam*, París, 1991.

[xxiv] Potter, John, *Treasure Diver's Guide*, Doubleday, Nueva York, 1972; Rieseberg, Harry, *Six cent milliards sous les mers*, París, 1963.

[xxv] Boudriot, Jean, *Le vaisseau de 74 canons*, París, 1977.

[xxvi] AGI, Santo Domingo 77, doc. 32. Carta de Francisco Quiñones, alcalde de la ciudad y de la fortaleza de La Habana, 15 de enro de 1522.

[xxvii] Colección Navarrete, t. XXVII, f. 215, doc. 23, Museo Naval, Madrid.

[xxviii] Codoin Ind., 1ª serie, t. XXXX, p. 412; y catálogo de la colección de Don Juan Bautista Muñoz, 3 tomos, Madrid, 1954-1956, t. I, p. 683, doc. 2.

[xxix] Codoin Ind., 2ª serie, t. IV, pp. 423, 426 y 440.

[xxx] AGI, Santo Domingo 77. Diego Caballero, 20 de diciembre de 1537.

[xxxi] AGI, Santo Domingo 166, f. 161. Oficiales de la isla de San Juan, 20 de julio de 1538.

[xxxii] Codoin Ind., 1ª serie, t. I, pp. 543-545; y AGI, Santo Domingo 49, núm. 63, ramo 2. Carta de Fuenmayor y Zuazo, 10 de abril de 1538.

[xxxiii] AGI, Santo Domingo 116. La ciudad de Santiago, 26 de julio de 1538.

[xxxiv] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. I, pp. 427-428.

[xxxv] Heredia-Herrera, Antonia, «Las fortificaciones de la isla Margarita», *Anuario de estudios americanos*, Sevilla, 1958, pp. 429-454.

[xxxvi] AGI, Santo Domingo 49. La audiencia, 16 de julio de 1543.

[xxxvii] RAH, colección Muñoz, t. LXXXIII, f. 97vº.

[xxxviii] AGI, Patronato 197, ramo 17; AGI, Santo Domingo 868, libro 2, f. 217 y 219; RAH, Colección Muñoz, t. LXXXIII, f. 105.

[xxxix] AGI, Santo Domingo 166, núm. 40, ramo 1, núm. 47; AGI, Santo Domingo 164, núm. 26, ramo 1; AGI, Santo Domingo 10, núm. 56, ramo 2; citado por Hoffman, Paul, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean 1535-1585*, Bâton Rouge, Louisiana State University Press, 1980, p. 56.

[xl] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXIV, f. 70.

[xli] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXIII, f. 236vº.

[xlii] AGI, Santa Fe 72. Cristoval de Lartovilla, 15 de enero de 1544; y RAH, Colección Muñoz, t. LXXXIII, f. 231.

[xliii] AGI, Santo Domingo 77, doc. 132. 3 de maro de 1544, Santa Marta; RAH, Colección Muñoz, t. LXXXIII, f. 105; y AGI, Santo Domingo 99. Licenciado Juanes Davila, 22 de febrero de 1544.

[xliv] Codoin Ind., 2ª serie, t. VI, pp. 256 y siguientes; y RAH, Colección Muñoz, t. LXXXII, f. 119vº.

[xlv] AGI, Santa Fe 66. Consejo municipal de Santa Marta, 27 de abril de 1547.

[xlvi] AGI, Santa Fe 70. Oficiales reales de Santa Marta, 10 de septiembre de 1548; y RAH, Colección Muñoz, t. LXXXV, f. 61vº.

[xlvii] AGI, Santo Domingo 77. Don Diego Caballero, 15 de marzo de 1549; y RAH, Colección Muñoz, t. LXXXV, f. 130, 131vº.

[xlviii] RAH, Colección Muñoz, t. LXVII, f. 322vº, 324vº.

[xlix] AGI, Santo Domingo 71. Oficiales de la *Española*, 16 de mayo de 1553; AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Maldonado, 15 de mayo de 1553; y RAH, Colección Muñoz, t. LVI, p. 258.

[l] AGI, Santo Domingo 99. Doctor Angulo gobernador, 23 de diciembre de 1555.

[li] RAH, Colección Muñoz, t. LVII, f. 98.

[lii] AGI, Santo Domingo 78. Carta de los oficiales de Santo Domingo, 12 de octubre de 1554.

[liii] *Idem.*

[liv] AGI, Santo Domingo 71. Presidente de la audiencia y oficiales de Santo Domingo, 25 y 26 de julio de 1555.

[lv] *Idem.*

[lvi] AGI, Santa Fe 66. La ciudad de Santa Marta; y RAH, Colección Muñoz, t. LVII, f. 332vº.

[lvii] AGI, Indiferente general 2004. Pedro Menéndez Márquez, 7 de mayo de 1565; Codoin Ind., 2ª serie, t. VI, pp. 386-427.

[lviii] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. II, p. 462; AGI, Santo Domingo 115. Diego Maçariegos, gobernador de Cuba a Su Majestad, 16 de agosto de 1558.

[lix] AGI, Santo Domingo 115. Diego Maçariegos, 16 de agosto de 1558.

[lx] AGI, Guatemala 39, núm. 16, ramo 5. Licenciado Viallo a Su Majestad, 2 de septiembre de 1558.

[lxi] AGI, Santo Domingo 71. Oficiales reales de la armada de Su Majestad, 1 de julio de 1558.

[lxii] AGI, Santo Domingo 71. La audiencia, 20 de junio de 1558; y AGI, Santo Domingo 78. Pero Méndez de Agramonte, 14 de febrero de 1559.

[lxiii] Hoffman, Paul, *The Spanish Crown…*, *op. cit.*, p. 92.

[lxiv] AGI, Santo Domingo 172. El obispo de Puerto Rico, Rodrigo de Bastidas, 5 de abril de 1559; y AGI, Santo Domingo 71. Juan Tello de Guzmán, 9 de abril de 1559.

[lxv] AGI, Santa Fe 49. Rafael Figuerola a Su Majestad, 21 de mayo de 1559, Santa Marta.

[lxvi] AGI, Patronato 154, núm. 1, ramo 2; y AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[lxvii] AGI, Santo Domingo 115. Gobernador de Cuba, 1 de julio de 1559.

[lxviii] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. II, p. 463.

[lxix] Paso y Troncoso, Francisco, *Epistolario de Nueva España*, 16 tomos, México, 1939, t. IX, p. 139; AGI, México 168. Juan Bautista de Avendaño a Su Majestad, 28 de septiembre de 1561, San Juan de Ulúa; y AGI, Santo Domingo 155. Licenciado Carasa, 20 de abril de 1562.

[lxx] AGI, Justicia 1029, núm. 9.

[lxxi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 42. Carta de Pedro Moreno a Su Majestad.

[lxxii] AGI, Santo Domingo 78. Miguel de Castellano, 1 de enero de 1568.

[lxxiii] AGI, Santo Domingo 155, doc. 182. Carta del 8 de agosto de 1567; y AGI, Santo Domingo 71. Francisco de Luxan a Su Majestad, 21 de agosto de 1568 y Doctor Mexia, 10 de octubre de 1568.

[lxxiv] AGI, Santo Domingo 78. Diego Ruiz Vallejo a Su Majestad, 21 de abril de 1568.

[lxxv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[lxxvi] Morales Carrión, Arturo, *Puerto Rico and the non-Hispanic Caribbean*, Río Piedras, University of Puerto Rico Press, 1952, p. 16.

[lxxvii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[lxxviii] *Id.*, ramo 55.

[lxxix] AGI, Santo Domingo 169. Informe de la ciudad de San Germán, 13 de febrero de 1583.

[lxxx] AGI, Santa Fe 187. Doctor Mexia, 9 de febrero de 1575.

[lxxxi] AGI, Santo Domingo 50. Gregorio González de Cuenca, presidente de la audiencia, 8 de noviembre de 1576; y AGI, Santo Domingo 155. Carta del gobernador Francisco Ovando Messia, 26 de julio de 1576 y 26 de septiembre de 1576.

[lxxxii] AGI, Santo Domingo 172. Obispo de Puerto Rico, Manuel Mercado.

[lxxxiii] AGI, Santo Domingo 175. Hermano Manuel Mercado, obispo de Puerto Rico; y AGI, Santo Domingo 206. Pedro de Avenda, tesorero, 30 de abril de 1577.

[lxxxiv] AGI, Santa Fe 72, doc. 10. Oficiales de Cartagena, 25 de noviembre de 1577; y AGI, Santa Fe 37. Gobernador Pedro Fernández del Busto, 22 de noviembre de 1577.

[lxxxv] Thuber Connor, Jeanette, *Colonial record of spanish Florida*, Publications of the Florida state historical society, Gainesville, 1925-1930, t. II, pp. 64-68.

[lxxxvi] AGI, Santo Domingo 180. Carta del gobernador, 9 de abril de 1583.

[lxxxvii] AGI, Santo Domingo 155, doc. 444. Carta del gobernador Diego Menéndez, 7 de febrero de 1586.

[lxxxviii] Colección Navarrete, t. XXV, f. 243, Museo Naval, Madrid.

[lxxxix] AGI, Santo Domingo 81. Carta de la audiencia de Santo Domingo, 30 de marzo de 1591.

[xc] AGI, Indiferente general 1104. Juan de Escalante, 22 de agosto de 1594.

[xci] AGI, Guatemala 44, f. 54-55. Carta del gobernador al consejo municipal de Trujillo en la que se celebra la victoria de la ciudad de Utila contra Jérémie, 2 de noviembre de 1595.

[xcii] AGI, Santo Domingo 129. Valdés a Su Majestad, 3 de enero de 1604.

[xciii] AGI, Santo Domingo 129. Pedro Valdés a Su Majestad, 6 de junio de 1603.

[xciv] AGI, Indiferente general 1868. Consulta del Consejo de Indias, 19 de noviembre de 1615.

[xcv] AGI, Indiferente general 1136. Carta de Don Alvia de Castro, 30 de diciembre de 1617.

[xcvi] Wright, Irene, *Santiago de Cuba and it's district 1627-1640*, Madrid, 1918, p. 53.

[xcvii] AGI, Santo Domingo 73. Santo Domingo, 8 de abril de 1644.

[xcviii] Marley, David, *Wars... op. cit.*, p. 147.

[xcix] *Ibid.*

[c] *Ibid.*

[ci] Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale...*, *op. cit.*, t. III, p. 114.

[cii] AGI, Indiferente general 2540, f. 18. Testimonio del maestre de la nao *San Pedro y San José*, 14 de diciembre de 1666; y AGI, Guatemala 22, núm. 11, ramo 1, f. 204. Consejo de guerra.

[ciii] AGI, Indiferente general 2542. Decretos, consultas, cartas y archivos de las flotas de Barlovento, 1670-1676, declaración de Baltazar, 23 de enero de 1669.

[civ] AN, Colonies, C 8 A 1, f. 124. Señor de Baas, 17 de noviembre de 1671.

[cv] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire...*, *op. cit.*, p. 109.

[cvi] AGI, Indiferente general 1877. Consejo de guerra, 3 de febrero de 1674.

[cvii] AGI, Santo Domingo 3. Consultas, Consejo de Indias, 18 de septiembre de

1677.

[cviii] AGI, Santa Fe 30. Mateo Mata Ponce de León, 10 de septiembre de 1677.

[cix] Martínez, Eugenio y María Ángeles, *La defensa del Tabasco 1600-1717*, Madrid, 1971.

[cx] AN, Colonies, F 3-164, f. 325. Colección Moreau de Saint-Méry. Relación del 11 de febrero de 1679, ataque de Granmont a Maracaibo; y AGI, Indiferente general 2544. Testimonios de procesos, cartas y diligencias relativas a la invasión del enemigo francés en la provincia de Maracaibo y los socorros enviados por Su Excelencia.

[cxi] Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 19.

[cxii] Wafer, Lionel, *Voyage…*, *op. cit.*, pp. 191-192; y AGI, Panamá 95. El obispo de la iglesia catedral, 12 de julio de 1680.

[cxiii] AN, Marine, B 4-8, f. 411. Memoria del conde d'Estrées, 21 de agosto de 1679, Matanzas.

[cxiv] AGI, Panamá 95. El obispo de la iglesia catedral, 12 de julio de 1680, Panamá.

[cxv] AGI, Panamá 95, f. 41. Declaraciones de algunos prisioneros franceses, sin fecha; y Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 128.

[cxvi] AGI, Indiferente general 1878. Consejo de guerra, 11 de febrero de 1682.

[cxvii] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 159.

[cxviii] AGI, Santo Domingo 226, núm. 80, ramo 4. Carta del sargento mayor de la guarnición de Florida, San Agustín; AGI, Indiferente general 1878. Consejo de guerra, 19 de diciembre de 1683; y AGI, Santo Domingo 839, f. 446. Gobernador Juan Márquez Cabrera.

[cxix] AGI, Panamá 96. Informe sobre la entrada del enemigo en el mar del Sur y en Portobelo, 1682-1687.

[cxx] Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire…*, *op. cit.*, p. 325.

[cxxi] Raveneau de Lussan, *Journal…*, *op. cit.*, p. 133.

[cxxii] *Ibid.*, p. 141.

[cxxiii] *Ibid.*, pp. 198-199.

[cxxiv] *Ibid.*, pp. 197 y 219.

[cxxv] *Ibid.*, p. 245.

[cxxvi] AGI, México 58, núm. 35, ramo 1. Noticias de los enemigos piratas; y BnF, Ms francés 385.

[cxxvii] AGI, Santo Domingo 73. Cartas del consejo municipal de la villa, 5 de agosto de 1690.

[cxxviii] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. I, pp. 200-204.

[cxxix] AGI, Santo Domingo 99. Pedro de Guzmán, 20 de abril de 1537.

[cxxx] Codoin ind. 2ª serie, t. IV, isla de Cuba, pp. 425-426.

[cxxxi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 6. Licenciado Pedro Vasquez.

[cxxxii] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. I, p. 207.

[cxxxiii] AGI, Santo Domingo 49. Ciudad de Santo Domingo, 23 de noviembre de 1537.

[cxxxiv] Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville…*, *op. cit.*, t. II, p. 282.

[cxxxv] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXXI, f. 68vº.

[cxxxvi] AGI, Santo Domingo 49. Carta de Fuenmayor y Zuazo, 10 de abril de 1537.

[cxxxvii] AGI, Santo Domingo 77. Diego Caballero, 20 de diciembre de 1537.

[cxxxviii] Colección Navarrete, t. XXV, f. 2, doc. 1, Museo Naval, Madrid.

[cxxxix] AGI, Santo Domingo 164. Carta de Alonso de Molina y Juan Cancer, 19 de julio de 1538.

[cxl] Ducéré, Édouard, «Journal de bord…», *op. cit.*, p. 346.

[cxli] Codoin ind. 1ª serie, t. I, pp. 543-545.

[cxlii] AGI, Santo Domingo 164. Carta del gobernador Diego de Arellana, ciudad de San Juan, 22 de marzo de 1539; y RAH, Colección Muñoz, t. LXXXII, f. 144.

[cxliii] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXII, f. 213vº.

[cxliv] RAH, Repertorio de la Colección Muñoz, t. II, núm. 1137, docs. 2, 5, 6, 7.

[cxlv] AGI, Santo Domingo 49. Carta de la audiencia, 8 de abril de 1543; AGI, Santo Domingo 74. Oficiales de Santo Domingo, 10 de abril de 1543.

[cxlvi] Codoin ind. 2ª serie, t. VI, p. 197.

[cxlvii] Ducéré, Édouard, «Journal de bord…», *op. cit.*, p. 347.

[cxlviii] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXIV, f. 70.

[cxlix] AGI, Indiferente general 109. Cartas entregadas al consejo, carta del 9 de mayo de 1545.

[cl] AGI, Santo Domingo 74. Los oficiales de la *Española*, 15 de junio de 1547.

[cli] Codoin ind. 2ª serie, t. VI, pp. 297 y siguientes.

[clii] AGI, Santa Fe 70. Los oficiales a Su Majestad, 11 de septiembre de 1548, Santa Marta.

[cliii] AGI, Santo Domingo 77. Don Diego Caballero a Su Majestad, 15 de marzo de 1549; AGI, Santo Domingo 74. Los oficiales de la *Española*, 15 de marzo de 1549.

[cliv] AGI, Santo Domingo 73. El consejo municipal de la ciudad de Santo Domingo, 10 de septiembre de 1549.

[clv] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXV, f. 130vº.

[clvi] *Idem*, f. 324.

[clvii] AGI, Santo Domingo 49. Carta de los auditores de la audiencia, 30 de diciembre de 1550.

[clviii] AGI, Santo Domingo 74. Los oficiales de la *Española*, 11 de abril de 1552; AGI, Santo Domingo 71. La audiencia, 11 de abril de 1552.

[clix] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXVI, f. 127; y AGI, Santo Domingo 71. Los oficiales de la *Española*, 23 de septiembre de 1552.

[clx] RAH, Colección Muñoz, t. LXXXVI, f. 164.

[clxi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 26. Copia de la carta de Diego Martínez a

Gregorio Sánchez.

[clxii] AGI, Indiferente general 1562, libro 1, f. 105-106 y f. 134-135.

[clxiii] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Maldonado, 25 de mayo de 1553.

[clxiv] AGI, Indiferente general 1562. Licenciado Bezerra, 30 de julio de 1553; y AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Maldonado, 15 de mayo de 1553.

[clxv] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Maldonado, 15 de mayo de 1553.

[clxvi] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. I, p. 443.

[clxvii] RAH, Repertorio de la Colección Muñoz, t. II, núm. 1420, doc. 1, núm. 423, doc. 2, núm. 1429, doc. 4.

[clxviii] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Maldonado, 14 de abril de 1554.

[clxix] RAH, Colección Muñoz, t. LVII, f. 99, t. LXXXVII, f. 99 y 107.

[clxx] RAH, Colección Muñoz, t. LVII, f. 98.

[clxxi] AGI, Santo Domingo 71. Los oficiales de la flota de Don Juan Tello de Guzmán, 1 de julio de 1555.

[clxxii] *Jamaican Historical Review*, vol. 1, núm. 3, diciembre de 1948.

[clxxiii] AGI, Santo Domingo 155. Licenciado Carasa, 5 de julio de 1556.

[clxxiv] AGI, Patronato 14, ramo 18, doc. 1 30. Carta de un habitante, Martín Vasquez al almirante, La Vega.

[clxxv] AGI, Santo Domingo 166. Cartas e informes de los oficiales reales, 10 de julio de 1558.

[clxxvi] AGI, Justicia 997, núm. 1, ramo 1, documento 1. El procurador con Don Juan de Velasco y su mujer sobre los daños causados en el molino de San Germán por los franceses.

[clxxvii] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Maldonado, 27 de febrero de 1558, la audiencia, 20 de junio de 1558.

[clxxviii] AGI, Santo Domingo 78. Declaración de Pedro Martín de Ayamonte, 14 de febrero de 1559.

[clxxix] AGI, Indiferente general 1562, libro 2, f. 14-15. Libros de documentos procedentes de cartas escritas a Su Majestad desde Sevilla y otros lugares; y AGI, Contratación 5185. Casa de la Contratación al gobernador de Cuba, Sevilla, 2 de noviembre de 1561.

[clxxx] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33. Informaciones recogidas en La Habana sobre los robos cometidos por los corsarios franceses.

[clxxxi] AGI, Contratación 5104, 3 de febrero de 1560, Cádiz.

[clxxxii] AGI, Indiferente general 1562, libro 2, f. 14-15.

[clxxxiii] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Hechegoyan, 10 de noviembre de 1560.

[clxxxiv] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Hechegoyan, 3 de mayo de 1561. Los oficiales de la *Española*, AGS K 1494, año 1561. Noticias anónimas de la marina de Francia.

[clxxxv] AGI, Santo Domingo 71. Carta del Licenciado Hechegoyan, 17 de junio de 1561.

[clxxxvi] AGI, Contratación 5185. Casa de la Contratación a Sancho de Paz, San Lucar de Barrameda, 10 de abril de 1561.

[clxxxvii] AGI, Contratación 2001, f. 205-206vº. La Casa de Contratación al Consejo de Indias, 26 de agosto de 1561, Sevilla.

[clxxxviii] AGI, Santo Domingo 155. Gobernador de Cuba, Diego de Carasa, 21 de febrero de 1562.

[clxxxix] *Id.*, licenciado Carasa, 25 de marzo de 1563; y AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Hechegoyan, 25 de febrero de 1563.

[cxc] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 38.

[cxci] *Id.*, ramo 38.

[cxcii] AGI, Santo Domingo 224. Pedro Menéndez, 13 de agosto de 1565.

[cxciii] AGI, Santo Domingo 71. La audiencia, 16 de junio de 1566; y Licenciado Santiago Riego, 25 de septiembre de 1566.

[cxciv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 42. Carta de Pedro Moreno a Su Majestad.

[cxcv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 41.

[cxcvi] AGI, Contaduría 1052. Caja de Santo Domingo, cuentas del año 1567.

[cxcvii] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Vega y otros, 1 de diciembre de 1567.

[cxcviii] AGI, Santo Domingo 177. Los habitantes de la villa de La Vega, 10 de noviembre de 1567.

[cxcix] AGI, Santo Domingo 78. Miguel de Castellano, 1 de enero de 1568.

[cc] AGI, Santo Domingo 203. Oficiales de la provincia de Venezuela, 23 de junio de 1569.

[cci] Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías…*, *op. cit.*, t. I, p. 505.

[ccii] AGI, Santo Domingo 78. Diego Ruiz de Vallejo, 21 de abril de 1568.

[cciii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[cciv] *Id.*, ramo 33.

[ccv] *Id.*, ramo 45.

[ccvi] *Id.*, ramo 46, 29 de agosto de 1568 y ramo 45.

[ccvii] AGI, Santo Domingo 71. Doctor Mexia, 6 de junio de 1569.

[ccviii] AGI, Santo Domingo 99. El teniente del gobernador, 30 de enero de 1570.

[ccix] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[ccx] AGI, Santo Domingo 71. Licenciado Santiago de Riego, procurador de la audiencia, 3 de enero de 1570.

[ccxi] *Id.*, ramo 33.

[ccxii] *Id.*, ramo 55.

[ccxiii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[ccxiv] AGI, Patronato 259, núm. 1, ramo 69.

[ccxv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 33.

[ccxvi] *Id.*, ramos 33, 53, 55.

[ccxvii] Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías…*, *op. cit.*, t. I, p. 505.

[ccxviii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 52.

[ccxix] AGI, Santo Domingo 78. Ordenanza, 13 de julio de 1571.

[ccxx] AGI, Santo Domingo 71. Don Antonio Luis Cabrera, 15 de febrero de 1571.

[ccxxi] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 60.

[ccxxii] *Id.*, ramo 33.

[ccxxiii] AGI, Santo Domingo 99. Gobernador Sancho Pardo Osario, 25 de mayo de 1572, La Habana.

[ccxxiv] AGI, Santa Fe 187. Doctor Salcedo Nieto, 5 de agosto de 1572.

[ccxxv] Fernández Duro, *Armada…*, *op. cit.*, t. II, p. 471.

[ccxxvi] AGI, Santo Domingo 172. Manuel de Mercado, obispo de Puerto Rico, 3 de septiembre de 1573.

[ccxxvii] AGI, Santa Fe 66. La ciudad de Santa Marta, 20 de abril de 1573.

[ccxxviii] AGI, Santo Domingo 124. Carta de Francisco de Avellanada, 23 de septiembre de 1576.

[ccxxix] AGI, Santo Domingo 99, núm. 46, ramo 13. Gabriel de Montavol, gobernador de La Habana.

[ccxxx] AGI, Santa Fe 187. Doctor Mexia, 9 de febrero de 1575.

[ccxxxi] AGI, Santo Domingo 124. Carta de Francisco de Avellanada, 23 de septiembre de 1576.

[ccxxxii] AGI, Santo Domingo 79. Don Cristóbal de Eraso, 14 de noviembre de 1576; AGI, Santo Domingo 50. Presidente de la audiencia, Gregorio González de Cuenca, 8 de noviembre de 1576.

[ccxxxiii] AGI, Santo Domingo 155, doc. 268. Francisco Ovando Messia, 25 de julio de 1577.

[ccxxxiv] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 76.

[ccxxxv] AGI, Santo Domingo 125. Licenciado Cabrera, 14 de noviembre de 1577, La Habana.

[ccxxxvi] AGI, Santo Domingo 74. Oficiales reales, 31 de julio de 1577.

[ccxxxvii] AGI, Indiferente general 1095. Carta del capitán Gonzalo de Mesa.

[ccxxxviii] AGI, Santo Domingo 73. El consejo municipal y los regidores de la ciudad, 8 de septiembre de 1579; AGI, Santo Domingo 74. Los oficiales de Santo Domingo, 4 de agosto de 1579.

[ccxxxix] AGI, Santo Domingo 73. Consejo municipal de la ciudad de Santo Domingo, 18 de septiembre de 1579.

[ccxl] AGI, Santo Domingo 80. Pedro Rengifo de Angulo, 20 de septiembre de 1580.

[ccxli] AGI, Santo Domingo 118. Garbiel de Luxan, 24 de diciembre de 1580.

[ccxlii] AGI, Santo Domingo 74. Los oficiales reales, Santo Domingo, 14 de julio de 1581.

[ccxliii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 78.

[ccxliv] Lugo, Américo, *Historia de Santo Domingo*, Ciudad Trujillo, 1952, p. 53.

[ccxlv] AGI, Santo Domingo 174. Carta del padre prior de la catedral de Puerto Rico, 17 de febrero de 1581, San Juan.

[ccxlvi] AGI, Santo Domingo 155, doc. 398. Diego Menéndez de Valdés, 3 de abril de 1583.

[ccxlvii] Lugo, Américo, *Historia…*, *op. cit.*, p. 53.

[ccxlviii] AGI, Santo Domingo 96. El provincial de la provincia de Santa Cruz, hermano Marcos de Vitalaza, 3 de enero de 1582.

[ccxlix] AGI, Santo Domingo 155, doc. 298. Carta de Juan de Melgajero, 3 de febrero de 1582.

[ccl] AGI, Santo Domingo 80. García Fernández de Torrequemada, 20 de febrero de 1583.

[ccli] AGI, Santo Domingo 80. Rengifo de Angulo, 31 de agosto de 1584.

[cclii] AGI, Patronato 267, núm. 1, ramo 84.

[ccliii] AGI, Indiferente general 1108. Pedro Méndez Carrasco, 6 de marzo de 1692, Madrid.

[ccliv] BL, Addenda manuscripts núm. 36315. Venezuelan papers, p. 122.

[cclv] AGI, Santo Domingo 72. Carta del gobernador Lope Vega Porto Carrero, 4 de julio de 1590.

[cclvi] *Id.* Gobernador López Vega Porto Carrero, 15 de junio de 1591.

[cclvii] AGI, Santo Domingo 73. Carta del capitán Melgajero a Su Majestad, 18 de febrero de 1594.

[cclviii] AGI, Santo Domingo 177. Informe del gobernador Don Fernando Melgajero de Córdoba, 20 de mayo de 1601, La Vega.

[cclix] AGI, Santo Domingo 187. Don Juárez de Amaya, 13 de mayo de 1613, Cumaná.

[cclx] AGI, Contratación 5113. Juan de Monasterios a la Casa de Contratación; AGI, Santo Domingo 129. Pedro Valdés a Su Majestad, 6 de junio de 1603.

[cclxi] AGI, Santo Domingo 100. Valdés a Su Majestad, 25 de noviembre de 1602, La Habana; AGI, Santo Domingo 129. 3 de enero y 14 de mayo de 1604, Valdés a Su Majestad.

[cclxii] AGI, Santo Domingo 129. Pedro Valdés a Su Majestad, 17 de enro de 1603.

[cclxiii] Quinn, David, «An anglo-french voyage of ‘discovery’ to North America in 1604-1605 and its sequels», *Bulletin de l’institut belge de Rome*, núm. 44, 1974, pp. 513-534.

[cclxiv] AGI, Santo Domingo 52. Don Antonio Osario, 20 de octubre de 1605, Santo Domingo.

[cclxv] Andrews, Kenneth, *Spanish Caribbean…*, *op. cit.*, p. 234.

[cclxvi] AGI, Santo Domingo 155. Relación de Andrés de Solís, maestre de la nao *Nuestra Señora de la Victoria*, 20 de marzo de 1610, San Lucar.

[cclxvii] AGI, Indiferente general 1126. Cartas entregadas al Consejo, carta del 18 de

mayo de 1610.

[cclxviii] AGI, Santo Domingo 208. Bernave de Oñate Mendiçaval, 12 de junio de 1613.

[cclxix] AGI, Indiferente general 1868, f. 481 y 483. Carta de Juan de Palencia Carrillo, 19 de noviembre de 1615 y 18 de noviembre de 1614.

[cclxx] AGI, Santo Domingo 100. Rodrigo de Velasco, 15 de junio de 1619; y Wright, Irene, *Santiago de Cuba and it's district 1627-1640*, Madrid, 1918, p. 44.

[cclxxi] AGI, Santo Domingo 100. Don Francisco Venegas, 15 de diciembre de 1620, La Habana.

[cclxxii] Moreau, Jean-Pierre, *Un flibustier français…*, *op. cit.*, pp. 261-264.

[cclxxiii] AGI, Santo Domingo 55. Testimonio de Simon Martines, 1 de agosto de 1625.

[cclxxiv] AGI, Santo Domingo 101. Carta del gobernador Velázquez de Contreras a Su Majestad, 21 de junio de 1625.

[cclxxv] AGI, Indiferente general 1153. Declaración del capitán de la fragata *Begoña.*

Fuentes y bibliografía

Fuentes manuscritas

España

Archivo general de Indias, Sevilla

Fondos

– Santo Domingo, legajos: 3, 4, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 92, 96, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 117, 118, 119, 124, 125, 129, 130, 133, 148, 155, 156, 157, 159, 160, 163, 164, 166, 168, 169, 172, 174, 175, 177, 180, 181, 182, 187, 189, 203, 208, 224, 226, 229, 254, 258, 281, 331, 358, 376, 424, 545, 582, 595, 596, 839, 843, 868, 2280.

– Indiferente general: 47, 109, 427, 738, 739, 760, 1027, 1093, 1095, 1104, 1108, 1126, 1136, 1137, 1153, 1166, 1168, 1187, 1188, 1193, 1236, 1259, 1562, 1596, 1699, 1868, 1869, 1871, 1872, 1873, 1874, 1876, 1877, 1878, 1879, 1964, 200, 2004, 2525, 2536, 2540, 2542, 2543, 2544, 2548, 2557, 2578, 2581, 2699.

– Patronato: 14, ramo 18; 258, nº 1, ramo 1; 258 nº 5, nº 1; ramo 2, 267, nº 1; ramo 6, 7, 13, 19, 23, 27, 30, 33, 37, 38, 40, 41, 42, 45, 46, 51, 52, 53, 54, 55, 59, 60, 61, 64, 68, 74, 75, 76, 77, 78, 84, 267, nº 2, ramo 6; 273, ramos 5, 6, 7.

– Santa Fe: 30, 37, 38, 39, 49, 50, 62, 66, 70, 72, 89, 103, 187, 215, 218, 223, 1174.

– Contratación: 606, 2001, 4802, 5101, 5104, 5105, 5108, 5113, 5185.

– Guatemala: 16, 21, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 39, 40, 44, 65, 69, 302.

– México: 27, 58, 60, 168, 1066.

– Panamá: 19, 21, 26, 27, 28, 29, 30, ramo 1, nº 2, 95, 96, 131.

– Justicia: 212, nº 6, 40, 41, ramo 2, 997, ramo 1, 1029.

– Contaduría: 1052.

– Lima: 88, 89.

– Escribanía de Cámara: 1071ª.

Archivo general de Simancas, Valladolid

Fondos

– Secretaría de Estado: Negociaciones con Francia, K1454, 1478, 1494, 1507, 1517-1518.

– Diversos de Castilla: 1183.

Museo Naval, Madrid

– Colección Fernández de Navarrete, tomos XXI, XXV.

Real Academia de la Historia, Madrid

– Colección Muñoz, tomos 57, 82, 83, 84, 85, 86, 91.

Francia

Archivos nacionales, París

Fondos

– Colonies. Correspondance à l’arrivée: C3, île Bourbon; C4, île de France; C5, Madagascar; C7, Guadeloupe; C8, Martinique; C9, Saint-Domingue; C10, Petites Antilles; C14, Guyane.

– Collection Moreau de Saint-Méry: F3-164-169.

– Fonds Marine B4. Campagnes: B4-8, B4-9.

– Fonds Marine: Ordres et dépêches du roi: B2-10, B2-55.

– Minutier central. Étude XII, 52, acte du 13 avril 1623.

Biblioteca Nacional de Francia, París

– Departamento de manuscritos.

– Collection Margry: Ms naf. 9343, 9368, 9386, 9388.

– Collection Dupuy Ms 464.

– Ms naf. 2579. Collection d'histoire de la Guyane par M. Arthur, médecin du roi.

Archivos departamentales de Seine-Maritime, Ruán

– Tabellionage du Havre: 2 E70-158, 2 E70-155.

– Fonds Amirauté: 204 BP-Dossiers et pièces de procédures.

– Fonds Parlement de Rouen 1B 903. Sentences du 15 juin 1622 au 20 juillet 1622.

Archivos departamentales de Charente-Maritime

– Amirauté de La Rochelle: B174.

Biblioteca municipal de Ruán

– Manuscrit nº 684 (supplément au catalogue).

– «Rapport de Charles Fleury à l'Amirauté de Rouen à son retour d'Acadie.»

FUENTES IMPRESAS

Obras generales

A complete collection of state trials, 10 vol., Londres, 1776.

Abénon, Lucien, *La Guadeloupe de 1671 à 1759*, 2 vol., París, 1987.

Acerra, Martine y Guy Martínière, dir., *Coligny, les protestans et la mer*, París, 1987.

Alaux, Gustave y Albert S'Terstevens, Cahiers de Louis, Adhémar, Timote Le Golif dit Borgnefesse, capitaine de la flibuste, París, 1952.

Aguado, Fray Pedro de, *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Grenada*, editado por Jerónimo Becker, 2

vol., Madrid, Real Academia de la Historia, 1916-1917.

Anónimo, *Description de l'île de la Jamaïque et de toutes celles que possèdent les Anglais dans l'Amérique*, suplemento a la historia de la isla de Barbados de Richard Ligon, traducido del inglés en base a la copia impresa en Londres por Humphrey Modeley, 1657. *Recueil de divers voyages faits en Afrique et en Amérique*, por Billaine, París, 1684.

Anónimo, *Description de l'île de Saint-Christophe*, recopilación de diversos viajes realizados a África y América por Billaine, París, 1684.

Anthiaume, Abad, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands 1500-1650*, 2 vol., París, 1916.

Arcène, Louis Étienne, *Histoire de la ville de La Rochelle et du pays d'Aunis*, 2 vol., La Rochelle, R-J Desbordes, París, 1757.

Arveiller, Raymond, *Contribution à l'étude des termes de voyage en français 1505-1722*, París, 1963.

– «Sur l'origine du mot français flibustier», *Le Français moderne*, t. XXXXV, París, 1977.

Aubin, Nicolas, *Dictionnaire de marine*, Ámsterdam, 1702.

Bagnaud, Michel, *Profesión: inventeur de trésors*, París, 1991.

Barrey, Philippe, *Le Havre transatlantique de 1571 à 1610, les Normando au Maroc*, memorias y documentos para la historia del comercio y de la industria en Francia, vol. 5, París, 1917.

– *Les origines de la colonisation française aux Antilles: La Compagnie des Indes Occidentales*, Le Havre, 1918. El texto se publicó inicialmente en la *Revue de la Société havraise d'études diverses*: 1916: 4º trimestre, 1917: 1º, 2º y

3º trimestres.

Bellin, Jacques Nicolas, *Description géographique des Isles Antilles possédées par les Anglois*, París, 1758.

Bernard, Jean, *Navires et gens de mer de Bordeaux 1400-1550*, 3 vol., París, 1968.

Bottin, Jacques, «La redistribution des produits américains par les réseaux marchands rouennais 1550-1620», en *Dans le sillage de Colomb; l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde*. Actas del coloquio internacional, universidad de Rennes-II, 5, 6 y 7 de mayo de 1992, dirigido por Jean-Pierre Sanchez, Rennes, 1995.

Boucher, Antoine, *Mémoire pour servir à a connaissance particulière de chacun des habitants de l'isle de Bourbon*, seguido de las notas del padre Barassin, Sainte Clotilde, Reunión, 1995.

Boudriot, Jean, *Le vaisseau de 74 canons*, París, 1977.

Bourdon, «Francisco Díaz Mimoso, le pilote portugais borgne, 1559-1569», *Revista da facultade de letras*, Lisboa, 1956, vol. XXII, pp. 88-171.

Bradley, Peter, *Tue lure of Peru: maritime intrusión into the south sea, 1598-1701*, Londres, 1989.

Bréard, Charles, «Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI[e] et XVII[e] siécles pour les Antilles, le Brésil et les Indes», *Mélanges de la société d'histoire de la Normandie*, 1889.

Bruneau de Rivedoux, *Histoire véritable de certains voyages périlleux et hasardeux sur la mer*, presentación Alain-Gilbert, prefacio Almirante François Bellec, París, 1996.

Burg, Barry Richard, *Sodomy and the pirate tradition*, Nueva York, 1983.

Butel, Paul, *Les Caraïbes aux temps des flibustiers*, París,

1982.

Cahingt, Henri, *Expédition de flibustiers à La Plata commandée par le chevalier Hotman de Fontenay* y *Voyage d'un gentilhomme normand à travers l'Amérique du Sud 1657-1660*, les Amys du vieux Dieppe, año 1937, núms. 3 y 4, Dieppe, según el manuscrito núm. 179, *Relation d'un voyage dans les possessions espagnoles de l'Amérique 1657-1660*, fondo antiguo de la biblioteca municipal de Dieppe.

Calendar of state papers, America and West Indies, Public Record Office, 40 tomos, Londres, desde 1860.

Camus, Michel-Christian, «Correspondance de Bertrand d'Ogeron gouverneur de l'île de la Tortue et coste de Saint-Domingue au XVIIe siècle», *Revue de la société haïtienne d'histoire et de géographie*, vol. 43, núm. 146, Port-au-Prince, marzo de 1985.

– «Une note critique à propos d'Exquemelin», *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. LXXVIII, núm. 286, París, 1990, pp. 79-90.

– *L'île de la Tortue au coeur de la flibuste caraïbe*, prefacio de Pierre Pluchon, París, 1997.

– «Le pirate français Misson, fiction de Daniel Defoe», *XVIIIe siècle*, núm. 30, París, 1998.

Cauna, Jacques de, *L'Eldorado des Aquitains*, Biarritz, 1998.

Charlevoix, Padre Pierre-François-Xavier, *Histoire de l'île Espagnole ou de Saint-Domingue*, 2 tomos, París, 1730-1731.

Chauleau, Liliane, *La société à la Martinique au XVIIe siècle, 1635-1713*, memoria de la École des Chartes, Caen, 1966.

Chaunu, Huguette y Pierre, *Séville et l'Atlantique*, 8 tomos en 11 vol., París, 1955-1957.

Chevalier, Jean-Pierre, «Un capitaine flibustier Étienne de Montauban», *Bulletin du centre d'histoire des espaces atlantiques*, núm. 9, Burdeos, 1999.

Clifford, Barry, *The Black Ship, the quest to recover an english pirate ship and his lost treasure*, Londres, 2000.

Cogolludo, López de, *Historia de Yucatan*, Madrid, 1688.

Colección de documentos inéditos para la historia de Hispano América, 14 tomos, Madrid, 1927-1932.

Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones de ultramar, 2ª serie, 13 vol., Madrid, 1885-1901.

Contreras, Remedios, *Catálogo de los fondos americanistas de la colección Salazar y Castro*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1979.

Coppier, Guillaume, *Histoire et voyages des Indes Occidentales et de plusieurs autes régions maritimes*, Lyon, 1645.

Cordingly, David, *Under the black flag*, San Diego, Nueva York, Londres, 1997. Traducción al castellano: *Bajo bandera negra: la vida entre piratas* (Edhasa, 2005).

Course, Alfred Georges, *Pirates of the eastern seas*, Londres, 1966.

Craton, Michael, *A history of the Bahamas*, Londres, 1962.

Dampier, Guillaume, *Nouveau Voyage autour du monde*, Ámsterdam, 1698.

Danjou, Félix, *Archives curieuses de l'histoire de France depuis Louis XI jusqu'à Louis XVIII*, 27 vol., Beauvais, 1834-1841.

Debien, Gabriel, *Les engagés pour les Antilles 1634-1715*,

París, Société de l'histoire des colonies françaises, 1951.

Decary, Raymond, «La piraterie à Madagascar aux XVII[e] et XVIII[e] siècles», *Bulletin de l'Académie malgache*, Tananarive, 1935.

Delafosse, Marcel y Étienne Trocmé, *Le commerce rochelais de la fin du XV[e] au début du XVII[e] siècle*, París, 1952.

Deschamps, Hubert, *Les pirates à Madagascar*, París, 1972.

– *Histoire de Madagascar*, París, 1960.

Dow, Georges Francis y John Henry Edmonds, *The pirates of the New England coast, 1630-1730*, Salem, Massachusetts, Marine research society, 1923.

Ducéré, Édouard, «Journal de bord d'un flibustier d'après un manuscrit de la Bibliothèque nationale», Ms. fr. 385, *Bulletin de la société des sciences et des arts de Bayonne*, t. XVI, 1894, pp. 474-520, t. XVII, 1895, pp. 3-27.

– *Histoire maritime de Bayonne, corsaires sous l'Ancien Régime*, Bayonne, 1895.

Duro, Fernández, *Armada Española*, 9 tomos, Madrid, Museo Naval, 1895.

Du Tertre, padre Jean-Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, 4 tomos, 3 vol., París, T. Joly, 1667-1671; reedición de E. Kolodziej, Fort-de-France, 1978.

Earle, Peter, *Sack of Panamá*, Londres, 1981.

– *The pirate wars*, Londres, 2003. Traducción al castellano: *Piratas en guerra* (Editorial Melusina, 2004).

Fonteneau, Jean, *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil et du nord*, 1544; publicado por Georges Musset, París, 1904.

Fréville, Ernerst de, *Mémoire sur le commerce maritime*

de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVIe siècle, 2 vol., Ruán, 1857.

Frostin, Charles, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVIIe et XVIIIe siècles*, París, 1976.

– *La Piraterie américaine des années 1720 vue de Saint-Domingue, Cahiers d'histoire*, t. XXV, París, 1980, pp. 177-210.

Furbank, Philip Nicolas y William Robert Owens, *The Canonisation of Daniel Defoe*, Yale, 1988.

Gage, Thomas, *Nouvelle relation contenant les voyages de Thomas Gage dans la Nouvelle-Espagne*, París, 1676.

Galvin, Peter, *Patterns of pillage. A geography of caribbean base of piracy in spanish America 1536-1718*, Nueva York, 1999.

Gasser, Jacques, «Flibustiers de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue de 1660 à 1697», reseñas biográficas, *Conjonction* núm. 174-175. Institut Français d'Haïti, Port-au-Prince, 3º y 4º trimestre de 1987, pp. 176-214.

Gemelli Careri, Giovanni Francesco, *Le Méxique à la fin du XVIe siècle vu par un voyageur italien*, presentación Jean-Pierre Berthe, París, 1968. Traducción al castellano: *Viaje a la Nueva España* (Universidad Nacional Autónoma de México, 1976).

Gois, Damiao de, *Cronica do Felecissimo Rei Don Manoel*, 4 tomos, Coimbra, 1949.

Gonneville, Binot Paulmier de, «Campagne du navire l'*Espoir* de Honfleur 1503-5, relation authentique du voyage du capitaine de Gonneville ès nouvelles terres des Indes», publicado por d'Avezac, Armand, *Annales des voyages*, junio-julio, París, 1869.

Goslinga, Cornelius, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*, Gainesville, 1971. Traducción al castellano: *Los holandeses en el Caribe* (La Habana,

Casa de las Américas, 1983).

Gosse, Philip, «Piracy», *Mariner's mirror*, núm. 36, 1950.

Gosselin, Édouard Hyppolite, «Du prix des denrées comparé au salaire journalier des artisans de 1480 à 1789», *Revue de Normandie*, 1869.

– *Documents authentiques inédits pour serivir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVIe et XVIIe siècles*, Ruán, 1876.

Grandidier, Alfred y Guillaume, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, 9 tomos, París, Comité de Madagascar, 1903.

Grey, Charles, *Pirates of the eastern seas 1618-1723*, Londres, 1933.

Grillon, Pierre, *Les papiers de Richelieu*, 7 tomos, París, 1975-1985.

Guénin, Eugène, *Ango et ses pilotes*, París, 1907.

Guiffrey, Georges, *Chronique du Roy François premier de ce nom, publié d'après un manuscrit de la bibiothèque impériale*, París, 1860.

Hakluyt, Richard, *The Principal navigation, voyages, traffiques and discoveries of the English nation*, 12 tomos, Glasgow, 1903-1905.

Haring, Clarence, *The buccaneers in the West Indies in the XVIIth century*, Londres, 1910. Traducción al castellano: *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII* (Sevilla, Renacimiento, 2003).

Haudrère, Philippe, *Premiers Voyages français dans l'océan Indien au XVIe siècle*, en Masson, Philippe y Michel Vergé-Franceschi, dir., *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, París, 1993, pp. 228-238.

Herrera, Antonio de, *Histoire générale des voyages de*

conquête des Castillans dans les îles et Terre Ferme des Indes occidentales, traducción de N. y J. de La Coste, 3 vol., París, 1659. Original en castellano: Historia general de las Indias Occidentales, o de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Oceano (Amberes: Juan Bautista Verdussen, 1728).

Hill, Charles, *Episodes of piracy in the eastern seas 1519 to 1851*, *Indian Antiquary*, t. LVI-LVII, Bombay, 1926, 1927.

Hill, Christopher, *Radical pirates?*, The collected essays of Christopher Hill, vol. III, University of Massachusetts Press, 1985.

Hoffman, Paul, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean 1535-1585*, Bâton Rouge, Louisiana State University Press, 1980.

Hrodej, Philippe, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, 2 tomos, París, 1999.

– *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, 2002.

– *La flibuste domingoise à la fin du XVIIe siècle. Une composante économique indispensable*, en Le Bris, Michel, dir., *L'aventure de la flibuste*, Daoulas-París, 2002.

Jal, Auguste, *Glossaire nautique*, París, 1848.

Jameson, John Franklin, *Privateering and piracy in the colonial period: illustrative documents*, Nueva York, 1970.

Johnson, Charles, *A history of the robberies and murders of the most notorious pyrats: Histoire générale des plus fameux pirates*, tomo 1: *Les chemins de fortune*, tomo 2: *Le grand rêve flibustier*, prefacio de Michel Le Bris, París, 1990. Traducción al castellano: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas* [publicado con el nombre real del autor: Daniel Defoe] (Valdemar, 2006).

Kupperman, Karen Ordahl, *Providence island 1630-1641, the other puritan colony*, Cambridge, 1993.

Labat, padre Jean-Baptiste, *Nouveau Voyage aux isles d'Amérique*, París, 1742.

Lafleur, Gérard, *Les Caraïbes des Petites Antilles*, París, 1992.

Laon, Jean de, *Relation du voyage des François fait au cap du Nord en Amérique*, París, 1654.

Lapouge, Gilles, *Les pirates vers la mer promise*, París, 1969. Traducción al castellano: *Los piratas* (Barcelona, Estela, 1971).

La Roncière, Charles Bourel de, *Histoire de la marine française*, 6 tomos, París, 1899-1900.

– *Négres et négriers*, París, 1933.

– *Le flibustier mystérieux*, París, 1934.

Leguat, François, *Voyage et aventures de François Leguat et de ses compagnons en deux îles désertes des Indes orientales*, Londres, 1708.

Leibbrandt, *Precis of the archives of the Cape of Good hope; letters to be despatched 1696-1708*, Ciudad del Cabo, 1896.

Lestringant, Frank, *Le Huguenot et le sauvage*, París, 1990.

Lizé, Patrick, «The wreck of the pirate ship *Speaker* on Mauritius in 1702», *International Journal of Nautical Arcaeology*, núm. 13, Londres, 1984.

Lougnon, Albert, *Documents concernant les îles de Bourbon et de France pendant la régie de la Compagnie des Indes*, Nérac, 1953.

Lugo, Américo, *Historia de Santo Domingo*, Ciudad Trujillo, 1952.

Marcel, Gabriel, *Les corsaires français au XVIe siècle*

aux Antilles, Congrès International des Américanistes, serie XIII, París, 1900.

Marley, David, *Wars in the Americas*, Sant Barbara, Oxford, 1998.

Marsden, Reginald, *Voyage of the Barbara to Brazil anno 1540*, Navy Record Society, vol. 40, Londres, 1910.

Martínez, Eugenio y María Ángeles, *La defensa de Tabasco 1600-1717*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de estudios hispanoamericanos, 1971.

Meschinet de Richemond, *Inventaire sommaire des archives départementales de Charente-Inférieure antérieures à 1790 Série A et B*, La Rochelle, 1900.

Meyer, Jean, «La course, romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie», *Les Annales de Bretagne*, tomo LXXVIII, núm. 2, junio de 1971, Rennes, pp. 307-344.

Molet-Sauvaget, Anne, *Madagascar dans l'oeuvre de Daniel Defoe*, tesis de ciclo III, Université de Dijon, 1989.

Mollat, Michel, *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François Ier*, París, 1982.

Montauban, *Relation du voyage de sieur de Montauban en Guinée en l'année 1695 avec une description du royaume du cap de López*, Ámsterdam, 1698.

Moore, John Robert, *Defoe in the pillory*, Humantaries Series, Indiana University publications, 1939.

Morales Carrión, Arturo, *Puerto Rico and the non-Hispanic Caribbean*, Río Piedras, University of Puerto Rico Press, 1952.

Moreau de Saint-Méry y Louis Élie Médéric, *Description topographique physique, civile, politique et historique de la partie française de Saint Domingue*, 3 vol.,

París, 1958.

Moreau, Jean-Pierre, *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnoles, françaises des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles*, Clamart, Collection d'histoire maritime, 1988.

– «La flibuste, quelques rectifications historiques», *Neptunia*, núm. 179, París, 1990.

– *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu 1493-1635*, París, 1992.

– *Un flibustier français dans la mer des Antilles en 1618-1620*, 1ª edición Jean-Pierre Moreau, Clamart, 1987, 2ª edición Seghers, París, 1990, edición de bolsillo Payot, 1994, 1998, 2002, según el manuscrito núm. 590 de la biblioteca Inguimbertine de Carpentras, Relación llamada del «Anónimo de Carpentras», prefacio de Jean Meyer.

Oexmelin, Alexandre-Olivier, *Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes, contenant ce qu'ils ont fait de remarquable depuis vingt années*, París, 1686, 1ª edición en francés. Traducción al castellano: Exquemelin, A. O., *Bucaneros de Amé-rica*, Valdemar, 1999. Las referencias al texto se refieren a la edición de 1699 reeditada por Michel Le Bris en éditions Phébus con el título: *Les flibustiers du Nouveau Monde. Histoire des flibustiers et boucaniers qui se sont illustrés dans les Indes*, París, 1996. En 2005 apareció una edición científica del texto de Oexmelin realizada por Real Ouellet y Patrick Villiers en Presses universitaires de la Sorbonne.

Ojer, Pablo, *La formación del oriente venezolano*, Caracas, 1966.

Pardessus, Jean-Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIe siècle*, 4 tomos, París, 1828-1845.

Paso y Troncoso, Francisco, *Epistolario de Nueva España*, 16 tomos, México, 1939.

Pawson, Michael y David Buisseret, *Port Royal Jamaica*, Londres, 1975.

Paz, Julián, *Archivo general de Simancas, secretaría de Estado: capitulaciones con Francia y negociaciones diplomáticas de los embajadores de Espala en aquella corte 1255-1714*, Madrid, Valladolid, 1947.

Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emiliano, *Los hombres del océano*, Sevilla, 1992.

Petitjean-Roget, Jacques, *L'histoire de l'île de la Grenade en Amérique*, Montreal, 1975.

– *La Société d'habitation à la Martinique 1635-1685*, Lille, 1980.

Picot-Bermond, Évelyne, «Mirage ou réalité économique, les armements pour les Indes à Bordeaux dans la 2e moitié du XVIIe siècle», *Bulletin du centre d'histoire des espaces atlantiques*, núm. 5, Burdeos, 1990.

Pontharouart, Jacques Leveque de, *Paulmier de Gonneville, son voyage imaginaire*, Beauval-en-Caux, 2000.

Potter, John, *Treasure Diver's Guide*, Londres, 1960.

Quinn, David, *The Roanoke voyages 1584-1590*, 2 vol., Londres, 1955.

– «An anglo-french voyage of 'discovery' to North America in 1604-1605 and its sequels», *Bulletin de l'institut belge de Rome*, núm. 44, 1974, pp. 513-534.

– «James I and the beginning of empire in America», *Journal of international and commonwealth history*, Londres, 1974, pp. 135-152.

Rambert, Gaston, *Histoire du commerce de Marseille*, 5 tomos, París, 1951-1967.

Raveneau de Lussan, *Journal d'un voyage fait à la mer du sud avec les flibustiers en 1684 et années suivantes*,

París, 1689, reeditado por Patrick Villiers con el título: *Les flibustiers de la mer du Sud*, París, 1992.

Rediker, Marcus, *Between the devil and the deep blue sea: merchants, seamen, pirates and the anglo-american maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1986. Traducción al castellano: *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico* (Barcelona, Crítica, 2005).

Régis, Antoine, *Les écrivains Français et les Antilles*, París, 1978.

Relation du voyage de Daniel Le Hirbec de Laval aux Antilles, Pays-Bas et Italie 1642-1644, publicado por Louis de La Beauluère, notas de Émile Moreau, Laval, 1890.

«Remonstrances très humbles en forme d'avertissement que font au roi et à nos Seigneurs de son Conseil les capitaines de la marine de France», factum de 1613 atribuido a Charles Fleury y Jacques Barc, BnF, Département des manuscrits, collection Dupuy, núm. 464, publicado en *Nouvelles Annales des voyages*, t. I y II, París, 1843.

Rieseberg, Harry, *Six cent milliards sous les mers*, París, 1963.

Ritchie, Robert, *Captain Kidd and the war against the pirats*, Cambridge, Massachusetts, 1986.

Robles, Antonio de, *Diario de sucesos notables 1665-1703*, 3 tomos, México, 1972.

Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, 5 vol., Madrid, 1951.

Segard, Achille, *Ango de Dieppe*, Dieppe, 1925.

Taillemite, Étienne, *Marins français à la découverte du monde*, París, 2002.

Ternaux-Compans, Henri, *Relation du voyage de Hans Staden, Voyages, relations et mémoires originaux relatifs à la découverte de l'Amérique*, 20 tomos, París, 1837-1840.

– *Notice historique sur la Guyane*, Collection de documents sur l'Amérique, París, 1843.

Thuber Connor, Jeanette, *Colonial record of spanish Florida*, Publications of the Florida state historical society, Gainesville, 1925-1930.

Torres Ramírez, Bibliano, *Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.

Turley, Hans, *Rum, sodomy and the lash*, Nueva York, 1999.

Varnhagen, *Historia geral do Brasil*, 2 tomos, Río de Janeiro, 1854-1857.

Vergnes, Robert, *L'or dans la peau*, París, 1974.

La Vigie de Dieppe, periódico del 3 de julio de 1936, Dieppe.

Vila Vilar, Enriqueta, *Historia de Puerto Rico 1600-1650*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Escuela de estudios hispano-americanos, 1981.

Villiers, Patrick, *Marine Royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 vol., Dunquerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991.

Voltaire, *Essai sur les moeurs et l'esprit des nations, et sur les principaux faits de l'histoire depuis Charlemagne jusqu'à Louis XIII*, s.n., Ginebra, 1775. Traducción al castellano: *Ensayo sobre las costumbres y el espíritu de las naciones y sobre los principales hechos de la historia desde Carlomagno hasta Luis XIII*, Librería Hachette, Buenos Aires, 1959.

Vrijman, Lc, «L'identité d'Exquemelin», *Bulletin de la sectioin de géographie du Comité des travaux historiques et*

scientifiques, París, 1933, pp. 43-57.

Wafer, Lionel, *Voyage de M. Wafer où l'on trouve la description de l'isthme de Panamá*, Ruán, 1715. Traducción al castellano: *Viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién: cuatro meses entre los indios* (Panamá, Revista «Lotería», 1960).

Wilkins, Harold, *Captain Kidd and his skeleton island*, Londres, 1935.

Williamson, James, *Maritime enterprise*, Londres, 1913.

Wright, Irene, *Documents concerning English voyages to the Spanish Main 1569-1580*, Londres, 1932.

– *Santiago de Cuba and it's district 1627-1640*, Madrid, 1918.

Zadekieh, Nuala, «A frugal prudential and hopeful trade: privateering in Jamaica 1655-1689», *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 18, núm. 2, mayo de 1990.

Filibusterismo

Gerhard, Peter, *Pirates on the west coast of New Spain 1575-1742*, Glendale, California, 1960.

Jaeger, Gérard, dir., *Vues sur la piraterie*, París, 1992.

Juárez Moreno, Juan, *Corsarios y piratas en Vera Cruz y Campeche*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de estudios hispano-americanos, 1972.

Marley, David, *Pirates and Privateers of the Americas*, Santa Bárbara, 1994.

– *Sack of Vera Cruz*, Windsor, Ontario, 1993.

Serrano Mangas, Fernando, «Auge y represión de la piratería en el Caribe 1650-1700», *Mesoamérica*, núm. 9, 1985, pp. 91-103.

La imagen del pirata en las artes y en las letras

Jaeger, Gérard, *Pirates, flibustiers et corsaires, histoire et légendes d'une société d'exception*, Avigon, 1987.

Historia del Caribe y de la colonización francesa

Archivos nacionales, *Catalogue de l'exposition: Voyage aux îles d'Amérique*, París, 1992.

Pluchon, Pierre, dir., *Histoire des Antilles et de la Guyane*, Toulouse, 1982.

– *Histoire de la colonisation française*, t. I: *Le premier empire colonial, des origines à la Restauration*, París, 1991.

Historia marítima

Buchet, Christian, *La lutte pour l'espace caraïbe*, 2 vol., París, 1991.

Butel, Paul, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, París, 1997.

Lestringant, Frank, dir., *La France-Amérique, XVI*[e]*-XVIII*[e] *siècle*, París, 1998.

Masson, Philippe y Michel Vergé-Franceschi, dir., *La France et la mer au siècle des grandes dévouvertes*, París, 1993.

Sanchez, Jean-Pierre, dir., *Dans le sillage de Colomb*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1995.

Vergé-Franceschi, Michel, *Chronique d'histoire maritime de la France d'Ancien Régime 1492-1792*, París, 1998.

– *Dictionnaire d'histoire maritime*, París, 2002.

Amerindios de las Pequeñas Antillas

Boucher, Philippe, *Cannibal encounters, Europeans and island Caribs 1492-1763*, Baltimore y Londres, 1992.

Dupon-Garnier, *Odile, Les derniers Indiens des Caraïbes: image, myhte et réalité*, Matoury, 2003.

Verrand, Laurence, *La vie quotidienne des Indiens Caraïbes aux Petites Antilles, XVII*[e] *siècle*, París, 2001.

Trata y racismo

Pluchon, Pierre, *Négres et juifs au XVIIIe siècle. Le racisme au siècle des Lumières*, París, 1984.

Renault, François y Serge Daget, *Les traites négrières en Afrique*, París, 1985.

Verlinden, Charles, *L'esclavage médiéval en Europe et l'esclavage colonial en Amérique*, Cahiers de l'Institut des hautes études sur l'Amérique latine, París, 1984.

Índice